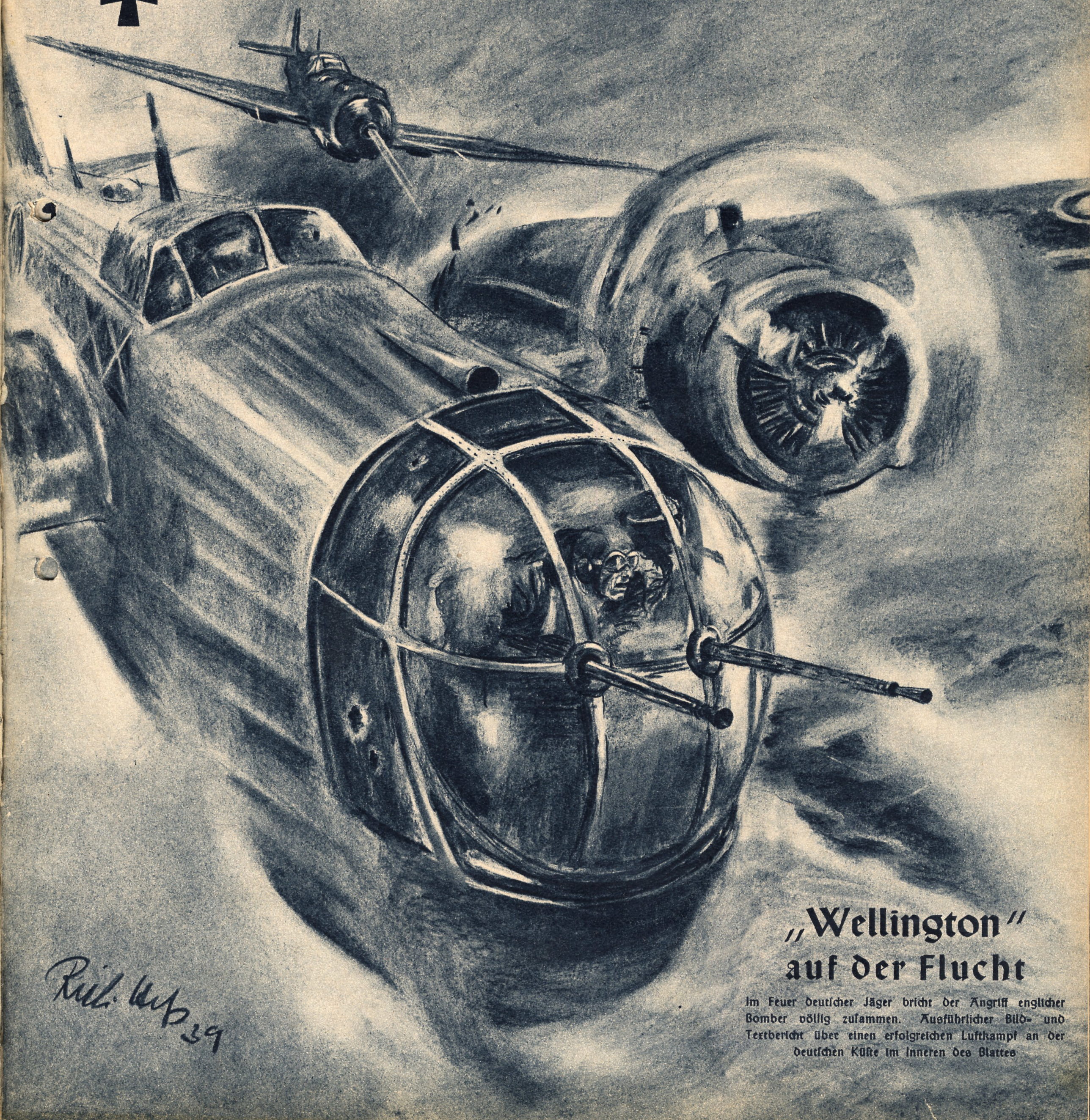
HEFT 21 / BERLIN, 28. NOVEMBER 1939

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



„Wellington" auf der Flucht

Im Feuer deutscher Jäger bricht der Angriff englischer Bomber völlig zusammen. Ausführlicher Bild- und Textbericht über einen erfolgreichen Luftkampf an der deutschen Küste im Inneren des Blattes

http://mirageswar.com/

So sahen unsere

Deutschlands Luftwaffe beher

Ein Erlebnisbericht von Ob

Am 26. Sept. 1939 fand der erste Angriff der Deutschen Luftwaffe auf englische Seestreitkräfte statt. Tagelang vorher hatten deutsche Aufklärungsflugzeuge den gewaltigen Raum der Nordsee abgesucht, ohne auf nennenswerte englische Schiffseinheiten zu stoßen. Am Abend des 22. September endlich wurde ein Verband englischer Schiffe in der nördlichen Nordsee mit Kurs auf die Südspitze Norwegens gemeldet. Keiner maß dieser Nachricht zunächst größere Bedeutung bei, denn es war bekannt, daß England — und nicht nur aus Prestigegründen — alles versuchen würde, um diesen vorletzten lebenswichtigen Handelsweg zum europäischen Kontinent aufrecht zu erhalten.

Da noch alle Einzelheiten zu dieser Meldung fehlten, wurde angenommen, daß es sich lediglich um eine Sicherung dieses Seeweges durch Zerstörer oder allenfalls Kreuzer handele. Die nächste Meldung jedoch sollte uns eines Besseren belehren: Deutsche Aufklärer stellten am frühen Morgen des 26. September einen starken englischen Flottenverband mit einem Flugzeugträger und drei Schlachtschiffen auf dem Rückmarsch von der norwegischen Küste nach England fest. Die rasch folgende Zusatzmeldung enthielt Standort und Kurs des Verbandes sowie die genaue Bezeichnung von drei Schlachtschiffen: „Hood", „Rodney" und „Repulse".

Das uns allen auch heute noch Unfaßliche war eingetreten: der Engländer — im Vertrauen auf seine Stärke und Unbesiegbarkeit und in dem etwas naiven Glauben, wir würden ihn nicht bemerken, oder wenn schon, so doch nicht wagen, ihn anzugreifen — hatte es

Luftaufnahme von Leith, dem Hafenstadtteil der schottischen Hauptstadt Edinburgh am Firth of Forth. Das Luftbild, das von einem der täglich über England fliegenden deutschen Fernaufklärer gemacht wurde, zeigt die wichtigen Hafenanlagen in aller Schärfe. Wir erkennen deutlich die Außenmolen (a), die Hafendocks mit den Umschlaglagerhallen (b) und den Anschlußgüterbahnhof (c)

England größtes Schlachtschiff reißt aus

Unsere Aufnahme zeigt, wie sich die „Hood" vor dem Angriff deutscher Kampfflugzeuge unter der Wolke eines Regenschauers zu verstecken sucht. Der Bug des riesigen Schlachtschiffes, das von einem der deutschen Kampfflieger während des Angriffs aufgenommen wurde, ist bereits unter dem Rand der Wolke untergetaucht. Die lange Heckwelle läßt die große Geschwindigkeit des mit höchster Fahrt flüchtenden englischen Schiffes erkennen. Trotzdem saß bald darauf der erste Treffer auf der „Hood" Aufn. RLM (3)

Flieger Englands Küste

rscht die Nordsee

erleutnant Bülow

unternommen, einen modernen Flottenverband in einer geradezu mittelalterlichen Phalanx quer durch die Nordsee fahren zu lassen. Das ihm hierzu weder sein größtes Schlachtschiff, die „Hood", noch sein schnellstes, die „Repulse", noch sein modernstes, die „Rodney", zu schade waren, beweist, daß es sich lediglich um einen groß angelegten Propagandamarsch handelte mit dem Zweck, den Neutralen die englische Herrschaft zumindest über die nördliche Nordsee eingehend ad oculus zu demonstrieren. Die taktische Ausarbeitung dieses Unternehmens scheint allerdings, ebenso wie die Idee dazu, im englischen Informationsministerium und nicht durch Fachleute erfolgt zu sein. Jedenfalls ist diese Massierung wertvoller Seestreitkräfte im unmittelbaren Aktionsbereich der deutschen Luftwaffe über

Das ist Sheerness, die Stadt und Festung vor der Themsemündung westlich London, aufgenommen von einem deutschen Fernaufklärer. Sheerness, dem besonders wegen seiner großen staatlichen Werftanlagen eine kriegswichtige Bedeutung zukommt, liegt an der Mündung des Medway, eines Flusses in der Landschaft Kent, der seine Fluten in die Bucht vor der Themsemündung ergießt. In dem Luftbild heben sich deutlich ab a) die Staatswerft mit Docks und Hellingen, b) das Küstenfort, das die Einfahrt in den Medway schützt, c) Küstenbatterien, deren Geschütze auch die Einfahrt nach London sichern sollen, und d) die alte Stadtbefestigung mit einem Wassergraben. Links oberhalb des Küstenforts zwei Schnellboote, die sich durch hohe Fahrt einem Fliegerangriff entziehen wollen

jeden Verdacht einer seetaktischen Überlegung erhaben. Unser Einsatzbefehl folgte der letzten Aufklärungsmeldung unmittelbar. Noch bis zum letzten Augenblick hielten wir das Ganze für einen geschickt angelegten blinden Alarm, da wir ein solches Maß von Unüberlegtheit, wie es sich aus diesen Meldungen ergab, nicht einmal dem Engländer zutrauten.

Was wir nicht zu hoffen gewagt hatten, trat ein: nach der errechneten kurzen Flugzeit sahen wir den gemeldeten Verband rechts voraus, begleitet von leichten Kreuzern und Zerstörern, in hoher Fahrt der englischen Küste zustreben. Ein ideales Angriffswetter ermöglichte es uns, unbehelligt Höhe zu gewinnen und so den Anflug zu beginnen, ungestört wie auf einem Bombenwurfplatz. Ich sage ungestört, denn der bald sehr lebhafte Einsatz der Flaktätigkeit hat uns bei unserem Angriff sicherlich weniger beeindruckt als unsere gut sitzenden Bombenwürfe den Gegner.

So ist es zu erklären, daß die Engländer schließlich ihre Abwehr darauf beschränkten, im Zick-Zack-Kurs hin und her zu fahren und sich unter der nächsten schützenden Wolkendecke zu verstecken.

Hier setzte die Tätigkeit unserer Sturzkampfflugzeuge ein, die den Gegner wieder aufscheuchten und uns damit die Möglichkeit gaben, die einzelnen Schiffe dieses jetzt völlig auseinandergeplatzten Verbandes anzugreifen.

Es ist eine Selbstverständlichkeit für jeden Kampfflieger, stets das wertvollste Ziel aufs Korn zu nehmen. So ist es kein Wunder, daß sich der Angriff fast ausschließlich auf die „Hood" konzentrierte, da sich der Flugzeugträger inzwischen in einem kleinen Regenschauer getarnt hatte, wo er den Sturzbombern überlassen werden mußte, die ihn bald darauf mit Erfolg angriffen.

Die Treffer auf der „Hood" waren von meinem Flugzeug aus gut zu erkennen, da die Würfe von der unmittelbar vor uns liegenden Kette erfolgten. Ich selbst konnte deutlich einen Treffer auf der Backbordseite des Vorschiffes beobachten, ein weiterer Treffer mittschiffs wurde mit Sicherheit, ein dritter mit großer Wahrscheinlichkeit festgestellt. Die von der britischen Admiralität gemeldeten „Wasserspritzer" auf der „Hood" waren zweifellos auch vorhanden. Sie sind auf die übrigen Bomben zurückzuführen, die in unmittelbarer Nähe des Schiffes einschlugen und deren riesige Wassersäulen, selbst aus unserer Anflughöhe gesehen, das Schiff zeitweilig zu begraben schienen.

Leider reichte der Tag nicht aus, um noch mehr Verbände zum Angriff nachzuziehen. Doch kann selbst jeder Laie ermessen, was erfolgt wäre, wenn nicht nur diese eine Staffel, sondern ganze Geschwader auf den Flottenverband hätten angesetzt werden können. Daß die eingesetzte Staffel ohne Verluste, ja auch ohne nur einen einzigen Flaktreffer zurückkehren konnte, ist ein Beweis dafür, wer bei einem Seeluftgefecht stets den kürzeren ziehen wird. Dies mag auch der britischen Admiralität plötzlich klar geworden sein. Es scheint, daß sie

FORTSETZUNG AUF SEITE 21

Feuer!

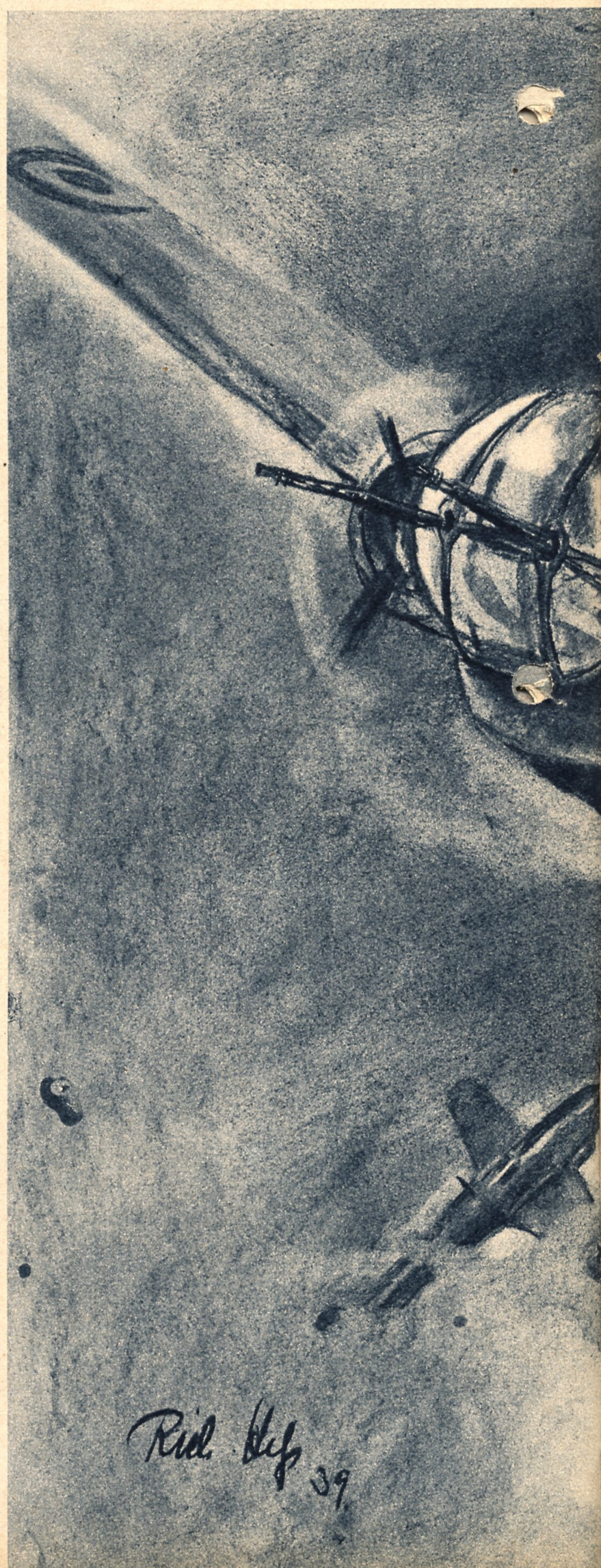
Feldwebel T.

In großartiger Weite dehnt sich das Flugfeld des nordwestdeutschen Fliegerhorstes, mächtiger als irgendwo sonst scheint sich die Kuppel des herbstlichen Himmels über dem Flachland zu wölben, Kehle und Lungen schlürfen die salzfrische Brise des Meeres. Mit jäher Unmittelbarkeit erleben alle Sinne den Luftraum als das Element des Fliegers.
Weit ist der Westwall, doch nahe die Front, an der unsere Jäger kämpfen. Man spürt den heißen Atem des

Das vorderste Flugzeug der patrouillierenden deutschen Jagdstaffel hat die feindlichen Angreifer ausgemacht: drei Vickers „Wellington" fliegen dicht über der Wasserfläche längs der deutschen Küste. Der große Augenblick ist gekommen, der jedes Fliegerherz höher schlagen läßt — der deutsche Jäger kurvt zum Angriff ein

Zum Bilde links: Feldwebel T., dessen erfolgreichen Jagdflug unser Bericht schildert, kurz vor dem Start im Führersitz seines Jagdflugzeuges
Aufn. Mai

Zum Bilde rechts: Schon die ersten Feuerstöße des deutschen Jägers hätten nicht besser sitzen können. Sie haben besonders auf der linken Tragfläche des Engländers furchtbare Wirkung gehabt, und Stichflammen aus dem linken Motor und dem Rumpf der „Wellington" zeigen an, daß ihr Ende bereits besiegelt ist

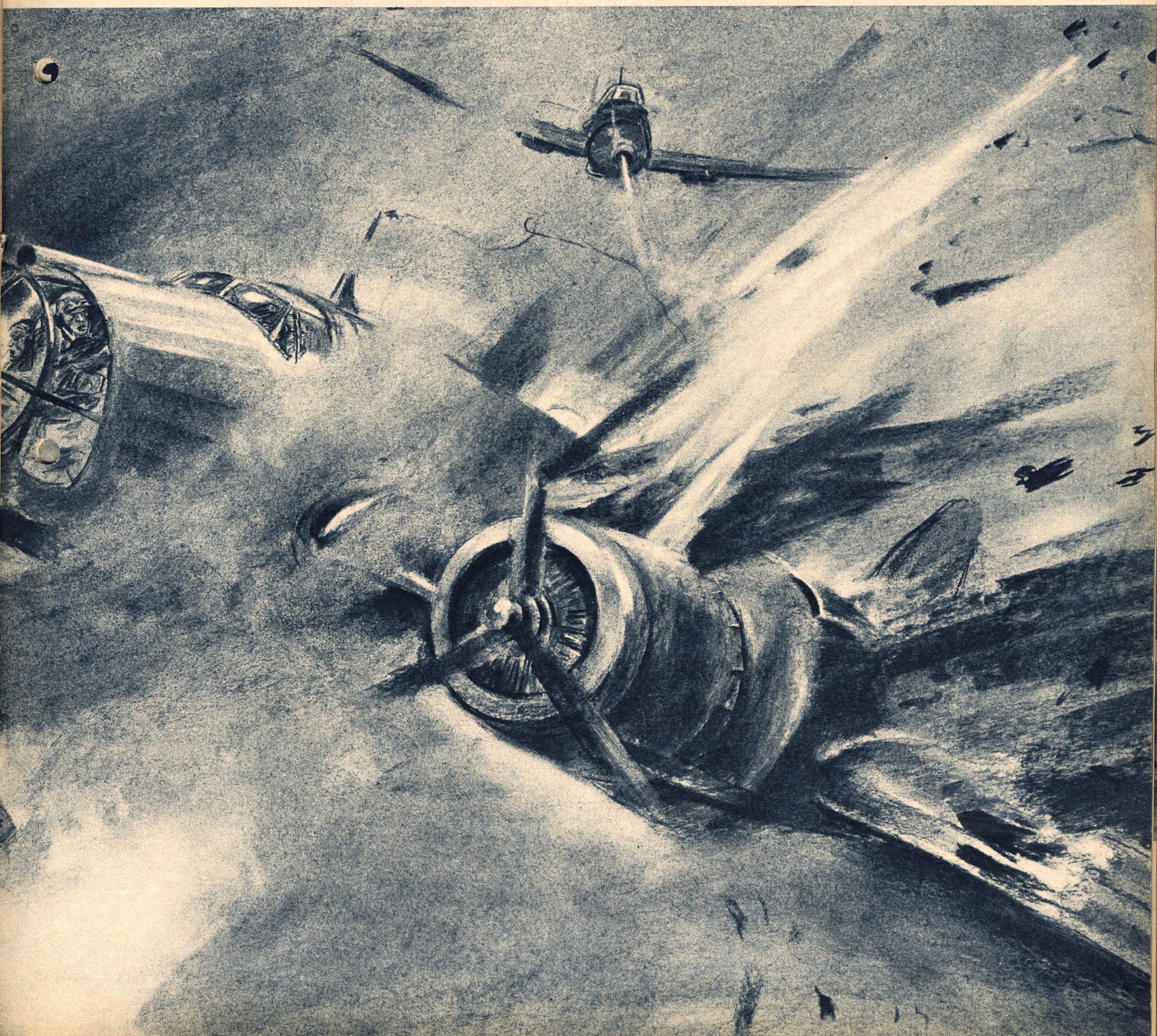


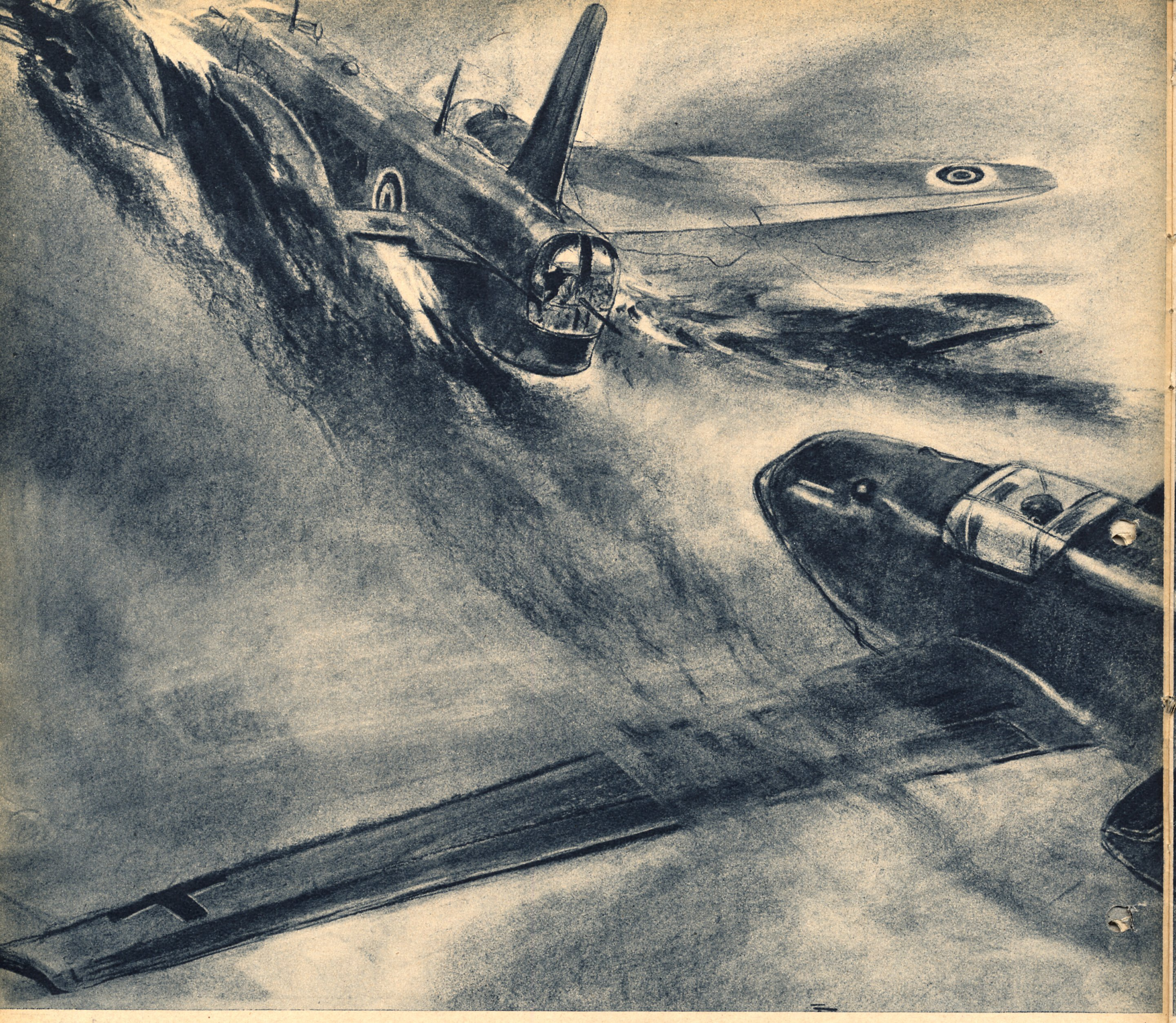
garben auf die »Wellington«

berichtet von seinem ersten Abschuß / Zeichnungen von Richard Heß

Krieges auf Schritt und Tritt. Hier braust eine Staffel mit aufheulenden Motoren feindwärts vom Rollfeld, dort stapfen Piloten in schweren gefütterten Stiefeln über die magere Heide zu ihren Maschinen und halten witternd die Nase in den Wind. Auf dem Gefechtsstand lauscht der Funker, fest die Muschel an das Ohr gepreßt, auf den Ruf eines Kameraden, der draußen über der Nordsee irgendwo zwischen Wolken und Wasser hängt. Telephone rasseln, Ordonnanzen spritzen umher. Unwillkürlich wird man mit hineingerissen in die ungeheure Spannung, die vom Kommandanten bis zum letzten Mechaniker jeden einzelnen beherrscht, und mählich erblaßt das malerische Bild vor dem Ernst, dem tiefen heiligen Ernst, mit dem die Männer des Fliegerhorstes ihre schwere, aber herrliche Aufgabe anpacken. Der Humor kommt dabei nicht zu kurz, denn der wäre kein richtiger Flieger, der nicht zu lachen verstünde.

In den Zelten, Unterständen und Baracken bildet das Geschehen des 4. September das Tagesgespräch. An jenem Montag unternahm es der Tommy, mit 20 bis 25 modernsten Kampfflugzeugen den Häfen an Jade, Weser und Elbe einen Besuch abzustatten. Es bekam ihm wahrlich schlecht. Ob Vickers oder Bristol: ein Bomber nach dem anderen verfing sich in dem Eisen des Abwehrfeuers unserer Flak oder stürzte unter dem Beschuß unserer Jäger als lodernde Fackel in die See ... „Und das ist Feldwebel T., von Beruf Buch-





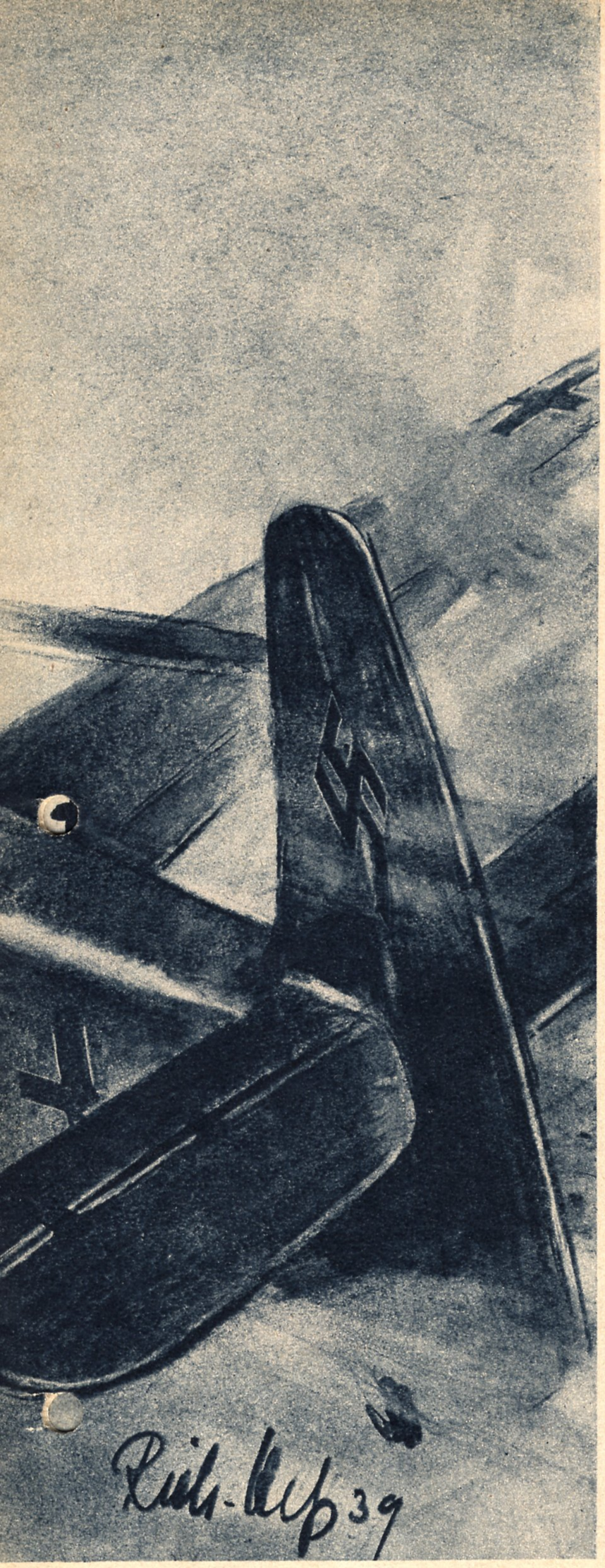
Bis auf zwanzig Meter ist der deutsche Jäger im Eifer des Gefechts dem Engländer auf den Pelz gerückt — dicht vor sich sieht er den englischen Schützen in der Heckkanzel. Noch einige MG-Garben in die Heckkanzel, aber dann wird es „brenzlich". Teile des brennenden Leitwerks fliegen über das deutsche Kampfflugzeug, das schleunigst nach unten abdrücken muß

drucker, jetzt aber ein Jäger, wie ihn sich unser Feldmarschall nicht besser wünschen kann. Na, T., nun erzählen Sie mal, wie Sie am Scharhörn-Riff den ‚Wellington'-Bomber in den Bach schickten . . ." Man merkt, daß Hans — ganze dreiundzwanzig Jahre ist er alt — nicht viel Aufhebens machen möchte von seinem ersten Sieg im Luftkampf. Kein Flieger tut das gern. Man kriegt den Kerl vor die Maschine, und dann heißt es: „Du oder ich." Mehr wäre eigentlich nicht zu sagen. Aber auch das Berichten ist Dienst, und so schießt Hans T. denn los, ebenso geschickt und sicher wie mit seiner Waffe.

Man muß einen Septembertag an der Elbmündung einmal miterlebt haben, um die grandiose Schönheit dieser anspruchslosen Landschaft zu begreifen, und noch überwältigender ist das Panorama, wenn man es aus der Vogelperspektive schaut. Da hat der Herrgott einen breiten Pinsel genommen und mit mächtigen Strichen ein paar Wolkenbänke über das Blau gewischt. Aus dem Südosten grüßt die „Alte Liebe" von Cuxhaven, dem Flieger ebenso vertraut wie dem Schiffer. Die niedergehende Sonne läßt die freundlichen hellen Häuser von Duhnen aufleuchten, und hinter den weißen Gebäudereihen erstreckt sich die gesegnete Marsch, und Deiche schützen das fruchtbare Land vor dem „blanken Hans", wenn er einmal zornig wird. Nun, die Männer, die hier im Jagdverband des Oberleutnants L. über der Deutschen Bucht Wache fliegen, können diesem majestätischen Schauspiel bestenfalls einen Seitenblick gönnen. Tief unter ihnen glitzern die Priele des Wattenmeers, und rieselnde Silberstreifen schüttet die sinkende Sonne über die endlose Wasserfläche, aus der sich fern im Nordwesten die Insel Helgoland wie ein schwacher dunkler Fleck abhebt.

„Ich fliege vorn in unserm Verband", erzählt Feldwebel T., „und plötzlich sehe ich tief unter uns drei Maschinen, die so niedrig fliegen, daß sie mit den Fahrgestellen das Wasser zu berühren scheinen. Mächtige Brocken sind es, zweimotorige Bomber, und schon erkenne ich die Kokarde des Tommy auf den Tragflächen. Wie riesige Haifischflossen ragen die Seitenruder aus den Rümpfen, und nun weiß ich, daß wir drei ‚Wellingtons' vor uns haben, von denen man sich drüben geradezu Wunderdinge erzählt. Meine Kameraden haben die Kette offenbar noch nicht zu Gesicht bekommen, aber ein paar Zeichen genügen zur Verständigung, und nun geht es mit voller Pulle hinterdrein. Die Maschine gedrückt, was das Zeug hält —, jawoll, Gentlemen, wir sind doch schneller. Die Tommys haben inzwischen Lunte gerochen. Sie ahnen, was ihnen blüht, und zwei von ihnen drehen ab, um in die niedrig hängenden Wolken zu entkommen. Den dritten aber lasse ich nicht mehr los, und schon habe ich ihn schußgerecht vor meinem MG. Was sagte Oswald Boelcke immer? ‚So dicht 'ran wie möglich!' Auf hundert Meter Entfernung lasse ich den ersten Feuerstoß aus der Gießkanne. In wilden Kurven will der Tommy Höhe gewinnen, um in die Wolken zu entwischen, aber er kann mich nicht abschütteln. Noch dichter heran! Immer größer wird die ‚Wellington' im Korn, und deutlich sehe ich in der Heckkanzel hinter der Haifischflosse den MG-Schützen. Auch er feuert, was sein Gewehr hergibt; nur treffen tut er nicht. Noch ein paar Feuerstöße aus dreißig Meter Entfernung, und nun ist es, als ob eine Riesenfaust die linke Tragfläche des Engländers wegreißt. Bläulich züngelt es aus dem Rumpf des Bombers, und

http://mirageswar.com/

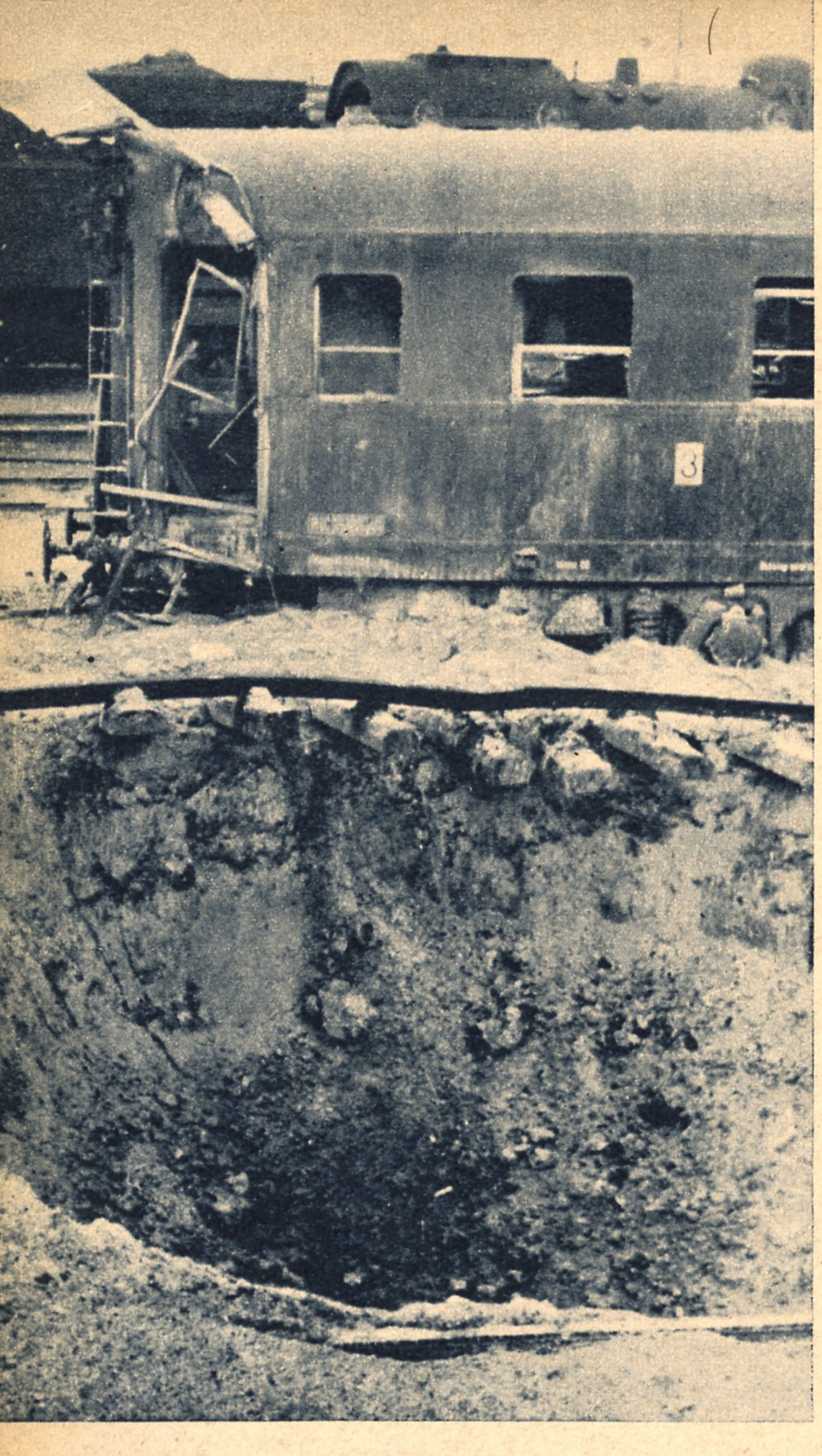


plötzlich schießt eine Stichflamme hoch. Im Eifer des Gefechts bin ich dem Tommy bis auf zwanzig Meter auf den Pelz gerückt, und jetzt wird die Situation im wahrsten Sinne des Wortes brenzlich für mich. Der Bomber steht in Flammen, und die brennenden Fetzen seines Leitwerks fliegen mir über den Kopf. Unwillkürlich ducke ich mich. Wenn nur meine Kiste nicht Feuer fängt! Ich drücke die Maschine nach rechts unten weg — wir hatten uns im Verlauf des Luftkampfes bis auf fünfhundert Meter Höhe geschraubt — und verfolge den Absturz meines Gegners. Taumelnd schießt der in Rauch und Flammen gehüllte Bomber in die Tiefe und schlägt auf das Wasser. Ein letztes Auflodern, und dann bleibt nur ein Ölfleck übrig.

Jetzt rasch Ausschau gehalten nach den beiden anderen. Eben taucht einer zwischen den Wolkenfetzen auf, und schon jage ich mit Vollgas hinterher. Ich kriege ihn noch zu packen, aber immer dichter wird die Wolkendecke, immer schlechter die Sicht. Der einzige Trost ist, daß der Heckschütze des ‚Wellington'-Bombers, der mich beharken will, keinen Erfolg hat. Beim Abdrehen erhalte ich aus der Bugkanzel des Engländers noch mal Feuer, aber das hilft dem Tommy nichts. Immer weiter geht die wilde Jagd, und wieder drücke ich meine Kiste, um mir den Tommy vielleicht ein zweites Mal vor die MG's zu holen. Aber leider muß ich ihn abziehen lassen, denn jetzt merke ich, daß ich schon dreißig Kilometer vom Lande entfernt bin. Eine weitere Verfolgung ist unmöglich, denn so weit über See hat der Jäger nichts mehr zu suchen. Schade, schade . . ."

Feldwebel T. fliegt nach Hause, zurück zum Horst, und als er über dem Flugfeld erscheint, gibt er seinen Kameraden nach alter deutscher Fliegersitte durch Wackelzeichen seinen ersten Luftsieg bekannt. Mit großem Hallo wird er empfangen, und noch größer wird die Freude im Horst, als die Nachricht einläuft, daß der englische Luftangriff auf der ganzen Linie, an Jade, Elbe und Weser, abgeschlagen wurde. Eine bittere Lehre für den Tommy, eine Lehre, die kaum zur Nachahmung reizen dürfte. An jenem Septemberabend verlor der Engländer elf Maschinen, und der einzige Treffer, den er erzielte, lag auf einem deutschen Kriegsschiff, nicht als Bombe, sondern als Wrack eines abgeschossenen Flugzeuges.

Zum Bilde rechts: Das Ende der „Wellington". Aus 500 Meter Höhe ist der Bomber wie eine lodernde Feuersäule in die Tiefe geschossen und schlägt nun auf dem Wasser der Nordsee auf. Gischtende Fontänen spritzen in die Höhe; bald aber wird nur noch ein Ölfleck auf der grauen Wasserfläche anzeigen, daß hier ein englisches Kampfflugzeug versunken ist

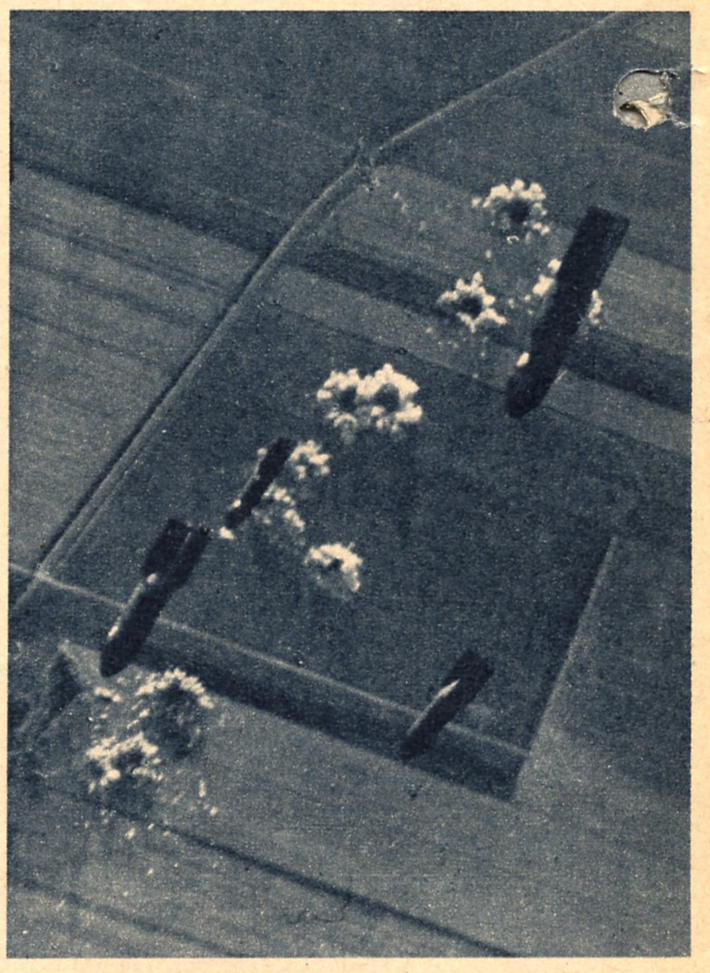


Dieser Bombentreffer im Bahnhof Praga setzte einen ganzen D-Zugwagen neben die Geleise

Der Einsatz der Luftwaffe im Polenfeldzug ist ein einziger Beweis für die Treffsicherheit unserer Kampf- und Sturzkampfverbände. Mit Hilfe von sehr hochentwickelten Visiereinrichtungen haben sie ihre Bomben mitten in die befohlenen Ziele gesetzt. In der Technik des Bombenwurfs liegt es begründet, daß nicht jede einzelne Bombe treffen kann, wesentlich ist aber, daß der Reihenabwurf das Ziel deckt

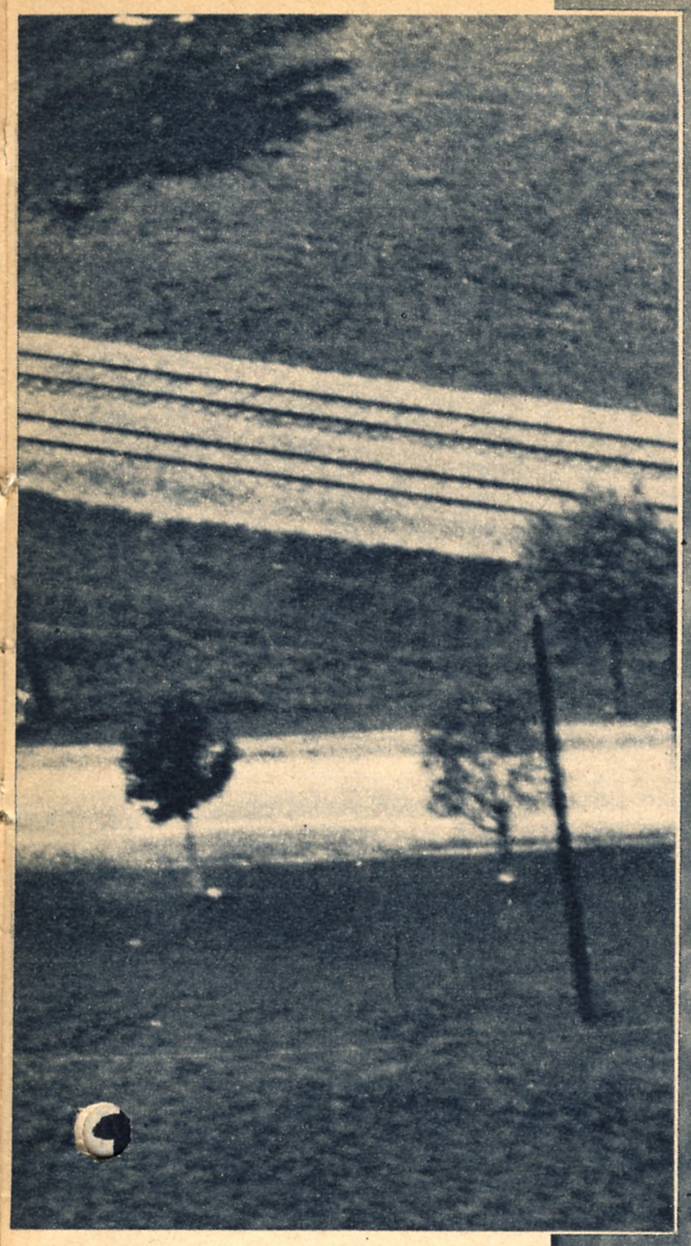
Zum Bilde rechts: So muß eine Bombe auf einem Bahnkörper sitzen! Beide Gleise sind unpassierbar geworden

So zielsicher tra unsere Bo



Fallende Bomben, vom eigenen Flugzeug aus aufgenommen. Auf der Erde detonieren gerade die Bomben der vorausfliegenden Flugzeuge

Links: Ein Bild aus den letzten Tagen des Polenfeldzuges. Bomben zerschlagen versprengte polnische Truppenteile im Raume von Modlin, das als letzte polnische Festung Ende September die weiße Fahne zeigte



fen
mben

Zum Bilde rechts: Eines der großen Gaswerke in der Festung Warschau geht im Feuer der Sturzkampfflieger in die Luft. Es sind vier im Rechteck angeordnete brennende Gasbehälter zu erkennen

Aufn.: Platzek (3), Wundshammer (1), Vielstich (1)

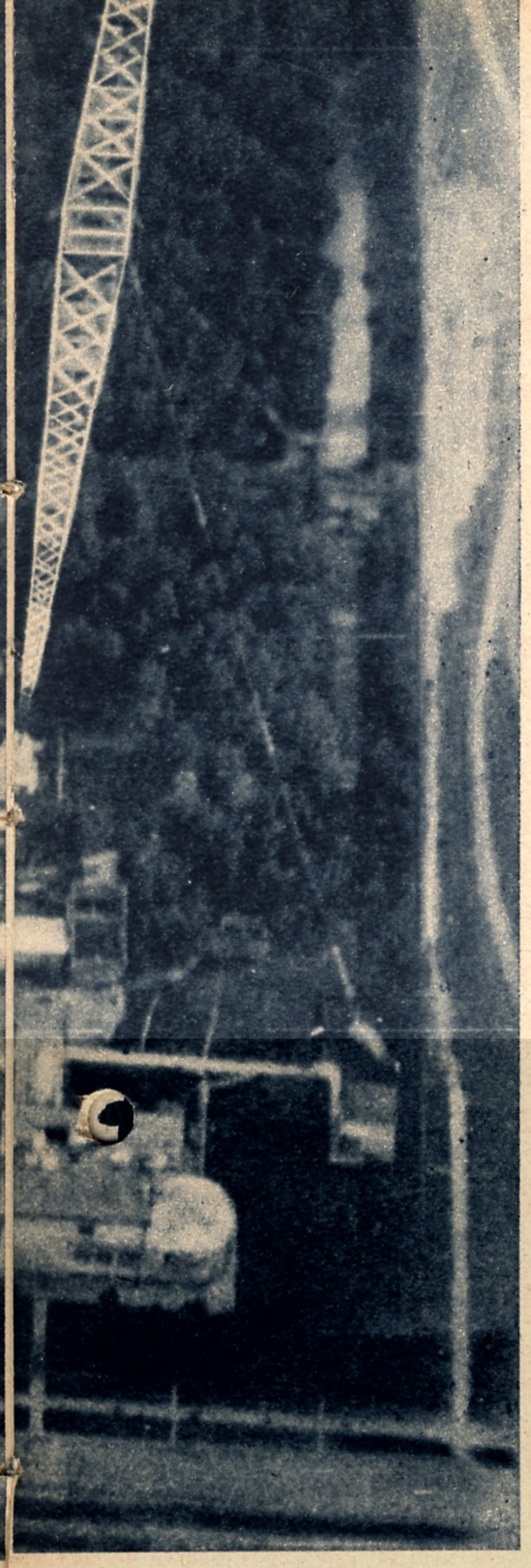
http://mirageswar.com/

Hetzsender

Die beiden Bilder links geben die Arbeit des Bombenpersonals vor dem Angriff wieder. Bomben werden zum Einbringen in die Schächte fertiggemacht und unten Brandbomben für den Massenabwurf auf militärische Ziele in die sogenannten Schüttkästen verpackt

Rechts: Kampfflugzeug Heinkel He 111 auf Angriffsflug gegen den Feind

Platzek (4), Stempka (2)
Ruge (1)

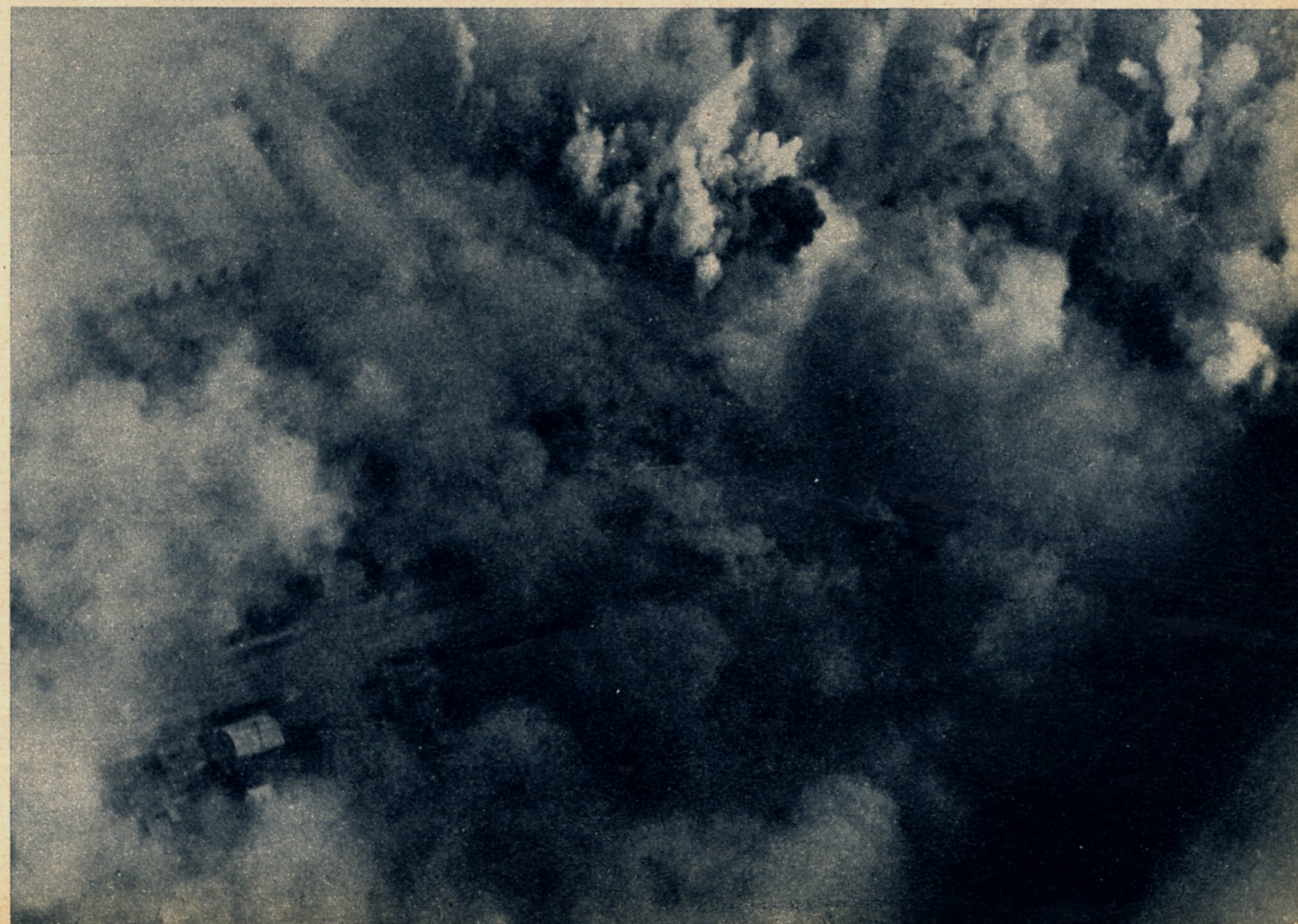


Das Bild links zeigt den Sender Baranowice vor dem Angriff. Unterhalb des rechten Turmes steht das Funkhaus. Die Aufnahme wurde von einem tiefffliegenden Aufklärungsflugzeug gemacht

Bildstreifen rechts: Die drei untereinanderstehenden Bilder sind während des Reihenabwurfs eines Kampfverbandes aufgenommen. Sie zeigen deutlich, wie die Türme und insbesondere das Funkhaus von der Salve erfaßt sind

unter Feuer

Der polnische Rundfunk überschlug sich in den ersten Kriegswochen förmlich mit seinen Greuelmeldungen über die deutschen „Barbaren" und mit der täglich wiederholten Proklamation des Volksaufstandes, und zwar waren es im wesentlichen die Warschauer Sender. Es hat nicht lange gedauert, bis deutsche Kampfflieger diesem Treiben ein Ende machten. Nach dem Ausfall der Warschauer Sender hatten die Anlagen in Wilna und Baranowice die Hetzsendungen gegen Deutschland aufgenommen und die Bevölkerung zum Heckenkrieg aufgefordert. Die beiden Sender glaubten sich im polnischen Hinterlande weit genug vom Schuß. Sie hatten nicht mit dem blitzschnellen Zupacken der deutschen Luftwaffe gerechnet. Am gleichen Tage dröhnten die Bombensalven deutscher Kampfflieger auf die beiden Sender nieder, und es ward Ruhe im Äther



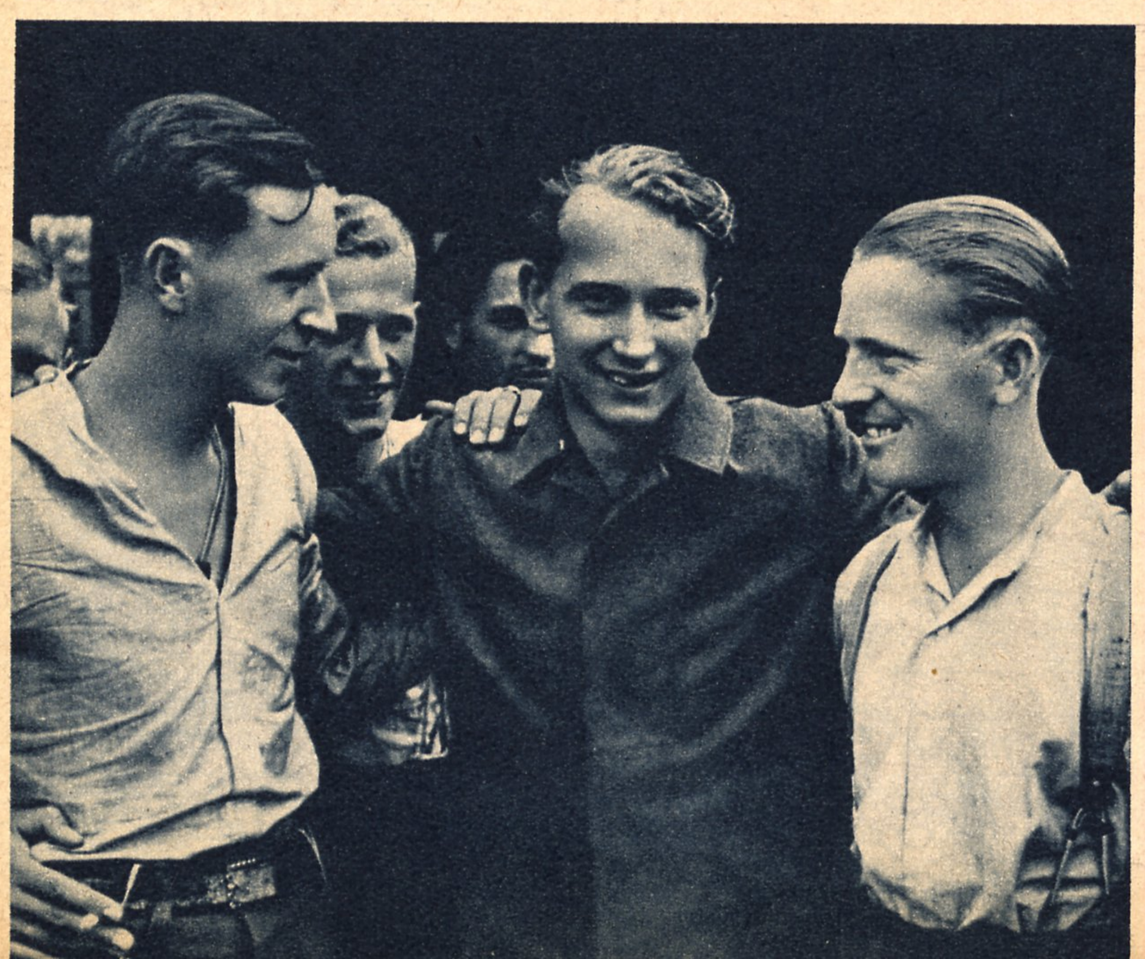
http://mirageswar.com/

Deutsche Sturzkampfgruppe beim Angriffsflug gegen Gdingen. Die Flieger sind schon nahe am Ziel; unter ihnen breitet sich die flache Landschaft des früheren Korridorgebietes aus

Ein Ge

Dramatisches

Überall, wo deutsche Soldaten im Kampfe stehen, heben sich aus dem großen Geschehen zahllose Einzelleistungen heraus, die der schlagendste Beweis für den wunderbaren Geist in der deutschen Wehrmacht sind. Meist wird von ihnen gar nicht viel Aufhebens gemacht, und nur der kleinste Teil gelangt überhaupt zur Kenntnis der Öffentlichkeit. Als ein Beispiel für viele bringen wir deshalb im folgenden einen Bericht über die Tat eines Gefreiten: W. Bley, der als Kriegsberichterstatter an dem polnischen Feldzug teilgenommen hat, erzählt von dem tapferen Bordfunker, der sich nach dem Verlust des Flugzeuges durch die polnischen Linien schlug und glücklich wieder zu seinen Kameraden gelangte



Bei dem Angriff einer Sturzkampfgruppe auf Küstenbatterien von Gdingen erhielt eines der Flugzeuge einen Treffer, der einen Motorschaden verursachte. Dem Flugzeugführer war es nicht mehr möglich, nach der deutschen Front zurückzukehren, da ein Vergaserbrand ausbrach; er setzte die brennende Maschine auf eine Schonung. Die beiden Männer, die die Besatzung bildeten, ließen alles verfängliche Material mit verbrennen, bewahrten aber die Ruhe derart, daß es ihnen gelang, die in der Maschine befindlichen Pistolen zu ergreifen und dann aus dem Flugzeug herauszukommen. Sie verbargen sich zunächst im Walde und faßten dann den Beschluß, gemeinsam den Versuch zu machen, die etwa 20 Kilometer von der Notlandestelle entfernte deutsche Front unter Durchbruch durch die polnischen Linien zu erreichen. Der Flugzeugführer fand dabei den Heldentod. Der Bordfunker, der Gefreite Rohr, setzte allein seinen gefahrvollen Weg fort. Die Überraschung bei seinen Kameraden der Truppe war beispiellos, als plötzlich von der Front her ein Anruf kam, der den Gruppenkommandeur an den Fernsprecher rief.

Am andern Ende der Leitung erklang eine Stimme: „Hier Gefreiter Rohr. Herr Hauptmann, könnte ich nicht vielleicht durch einen PKW (Personenkraftwagen) abgeholt werden, damit ich schneller wieder bei meiner Staffel bin?"

Ein Kraftwagen sauste los und nahm den tapferen Mann in Empfang. Der Verfasser, der Ohrenzeuge dieses Telephongespräches gewesen war, hatte Gelegenheit, der Vernehmung des Mannes durch seinen Gruppenkommandeur beizuwohnen.

Wir standen am Fenster des Geschäftszimmers der Stuka-Gruppe. Plötzlich bemerkten wir am Eingang zum Fliegerhorst lebhafte Bewegung. Flugzeugführer, Funker und Bodenpersonal einer Staffel liefen zusammen. Ein mittelgroßer, dunkelblonder Mann im graublauen Rock der Flieger ohne Schulterstück und Abzeichen wurde von seinen Kameraden auf die Schulter gehoben und im Triumph zum Stabsgebäude getragen. Aber der Kommandeur winkte ab, ging hinunter, legte seine Hand auf die Schultern seines getreuen Gefreiten und hieß ihn, zunächst einmal zu essen und zu schlafen. Zwei Stunden später, als er ausgeruht war, entspann sich folgendes Gespräch:

Der Kommandeur: „Nun, wie war die Geschichte?"

Der Gefreite Rohr, dem keiner seiner Kameraden das zugetraut hätte, was er geleistet hat, weil er als ein wenig phlegmatisch bekannt war, stand in tadelloser Haltung vor seinem Kommandeur, und ein verlorenes Lächeln huschte über sein Gesicht.

„Stehen Sie doch bequem! Und nun erzählen Sie mal in aller Ruhe!"

Jede Befangenheit wich, und Rohr begann: „Gleich nach dem Sturzflug wurden wir von polnischer Infanterie beschossen. Da wir bereits einen Treffer bekommen hatten, wollten wir uns das nicht gefallen lassen und griffen nun unsererseits an. Dabei bekamen wir wahrscheinlich einen Schuß in den Kühler, was wir anfangs gar nicht bemerkten. Aber nach einer Weile stellten wir fest, daß der Motor brannte."

Der Hauptmann unterbrach: „Der Motor, nicht der Tank?"

„Nein, Herr Hauptmann, es war der Motor. Der Tank brannte nicht."

„Nun, und dann . . .?"

Rohr zuckte leicht die Achseln: „Ja, da hat der Unteroffizier, weil wir ganz tief flogen, nichts weiter machen können, als die Maschine schnellstens zu Boden zu bringen. Er hat sie auf die Bäume gesetzt, wobei sie auf den Kopf ging. Dabei fing natürlich die ganze Maschine an zu brennen, und wir hatten zu tun, daß wir herauskamen. Der Unteroffizier

Zu den Bildern links: Der Gefreite Rohr, von dessen Flucht durch die polnischen Linien unser Artikel berichtet, erstattet nach der Rückkehr zu seinem Feldfliegerhorst Meldung. Mit Jubel wird der Langvermißte von seinen Kameraden begrüßt

Gefreiter schlägt sich durch

Einzelschicksal aus dem Polenfeldzug, PK.-Bericht von W. Bley

rief mir noch zu, ich solle die Pistole mitnehmen. Es gelang uns beiden, die Pistolen zu fassen zu bekommen. Dann sind wir hinausgeklettert und kamen noch auf den Boden, ohne Feuer zu fangen."

Ein prüfender Blick des Kommandeurs auf den Gefreiten, dem man die überstandenen Strapazen kaum noch ansieht: „Haben Sie gegessen?"

„Jawohl, Herr Hauptmann."

„Dann erzählen Sie weiter!"

Und Rohr fuhr fort: „Wir kamen an ein polnisches Bauerngehöft und gingen hinein in der Hoffnung, dort keinen Soldaten anzutreffen. Und wenn welche drin gewesen wären, so hatten wir ja unsere geladenen Pistolen und hätten uns schon bemerkbar gemacht. Der Bauer kam heraus, und wir fragten ihn, wo wir uns befänden und wie weit es bis zur Grenze wäre."

„Sprach er deutsch?"

„Jawohl, sehr gut."

„Was hatten Sie für einen Eindruck von dem Mann? War er Deutscher oder deutschfreundlich?"

Der Gefreite verneinte energisch: „Deutscher war er bestimmt nicht, aber er sprach recht gut deutsch. Man konnte nichts aus ihm herausbekommen, aber wir wußten ungefähr, wo wir waren. Wir hatten ja nicht dort aufgesetzt, wo wir das Feuer bekommen hatten, sondern waren noch ein gutes Stück weitergeflogen. Bis zur Grenze mußten es noch zwanzig Kilometer sein. Der Bauer sagte uns zwar, wir hätten nur sieben Kilometer zurückzulegen. Außerdem behauptete er, es läge dort so viel Militär, daß wir sicher nicht durchkommen würden. Das vernünftigste wäre, wir stellten uns im nächsten Ort den Polen."

„Er wollte Sie also offenbar in eine Falle locken?"

Der Gefreite nickte lebhaft: „Unbedingt. Den Eindruck hatten wir, und wir beschlossen, doppelt vorsichtig zu sein. Dieser Bauer ist auch daran schuld, daß wir später beschossen wurden. Er hat uns die Grenzwache mit ihren Karabinern auf den Hals geschickt. — Wir kamen zunächst an einen See, der dadurch entstanden sein muß, daß die Polen alles unter Wasser gesetzt hatten. Daneben war ein drei Kilometer breiter Sumpf, und über diesen wollten wir hinüber. Wir hatten keinen Kompaß. Trotzdem mußten wir warten, bis die Dämmerung kam, ehe wir uns aus dem Walde hinaustrauen konnten. Dabei mußten wir eine Straße überschreiten. Als wir das eben tun wollten, kam ein Radfahrer auf uns zu. Kaum hatte er uns gesehen, sprang er ab, warf sein Rad hin und rief: ‚Halt!' Im gleichen Augenblick waren zwei weitere Radfahrer an uns herangekommen, die ebenfalls Halt riefen."

Der Kommandeur: „Auf deutsch?"

„Jawohl, Herr Hauptmann. Wir blieben zunächst unwillkürlich stehen, liefen dann aber gleich weiter. Da schossen sie auf uns. Sie gaben mindestens zehn bis zwölf Schüsse ab. Ich sah meinen Kameraden zusammenbrechen und nach rückwärts fallen, warf mich sofort hin und eröffnete mit der Pistole das Feuer auf die Leute. Einen von ihnen konnte ich mit dem dritten Schuß umlegen, offenbar Kopfschuß, denn er fiel lautlos vornüber. Daraufhin gingen die andern in Deckung und schossen zunächst nicht mehr. Ich sprang auf und lief weiter. Nun bekam ich wieder Feuer und hörte auch die Geschosse pfeifen. Aber sie trafen nicht. Es gelang mir, hinter einen Busch zu kommen und dort Deckung zu nehmen. Nach ein paar Schüssen, mit denen ich die Polen in Schach hielt, sprang ich wieder auf, legte mich wieder hin, schoß noch einmal und kam dann außer Sicht der Polen."

Der Hauptmann nickte anerkennend: „Sehr gut! Wie war das Gelände?"

„Sumpf, Herr Hauptmann, denn ich war sehr schnell vollständig durchnäßt. Ich schlich dann weiter und kam an einen Fluß, den ich durchwatete, wobei mir das Wasser bis zur Hüfte ging. Schließlich traf ich auf ein Dorf. Da ich aber nicht wußte, ob es polnisch oder deutsch war, umging ich es und blieb am Waldrand. So gelangte ich an ein Gehöft. Und da war ich sehr froh, denn an dem Hause war ein Schild, auf dem stand: ‚Preußisches Forstamt.' Nun wußte ich, daß ich gerettet war. Da aber im Hause alles ruhig war und ich die Leute nicht unnütz heraustrommeln wollte, ging ich bis zum nächsten Ort weiter, wo ich auf einen Posten traf. Ich rief ihn an, ehe er dazu kam, Halt zu rufen. Er ließ mich auch herankommen. Da ich mein Soldbuch absichtlich in der Maschine hatte verbrennen lassen, damit es den Polen nicht in die Hände fiel, hatte ich keinen Ausweis. Aber ich erklärte zwei Feldwebeln, die herbeikamen, meine Lage. Sie waren sehr kameradschaftlich zu mir, nahmen mich mit, gaben mir zu essen, versorgten mich mit trocknen Sachen und brachten mich zu ihrem Kompanieführer. Ich bat ihn, für mich zu telephonieren, und dann kamen Herr Hauptmann ja auch an den Apparat."

Der Kommandeur und der Gefreite sahen sich in die Augen. Die Augen des Hauptmanns leuchteten, und er sagte: „Gut gemacht, Rohr! Und nun?"

Worauf der Gefreite Rohr meinte: „Ich bin schon wieder ganz auf dem Posten. Wenn heute nachmittag noch ein Einsatz ist, dann darf ich doch natürlich mit?"

Aber das ging dann doch selbst dem Kommandeur zu weit: „Sie müssen sich erst gründlich ausruhen. Aber das verspreche ich Ihnen: morgen nehme ich Sie wieder mit. Nun warten Sie einmal draußen im Truppengeschäftszimmer. Ich habe ein dringendes Ferngespräch zu führen."

Haltung, Kehrtwendung — und als die Tür sich geschlossen hatte, telephonierte der Kommandeur. Dann, nach Beendigung des Gesprächs, rief er den Gefreiten wieder herein. „Gefreiter Rohr, ich habe die Freude, Ihnen mitzuteilen, daß Sie wegen Ihres tapferen und umsichtigen Verhaltens zum Unteroffizier befördert sind. Ich beglückwünsche Sie dazu und kann Ihnen nicht mehr sagen, als daß ich froh bin, einen solchen Mann wie Sie in meiner Gruppe zu haben!"

So sind die Männer der deutschen Luftwaffe.

Zum Bilde rechts: Die deutschen Bomben haben gesessen. Auch ein polnisches Transportschiff mußte daran glauben — es ist im Hafen von Gdingen, dem heutigen Gotenhafen, auf Grund gegangen Aufn. PK-Stempka (2) PK-Platzek (1) Presse-Bildzentrale (1)

http://mirageswar.com/

Julius Buckler

Malaula!

Der Schlachtruf meiner Staffel

VOM DACHDECKERLEHRLING ZUM POUR-LE-MÉRITE-OFFIZIER

Nachdem ich sieben Tage im Lazarett gelegen hatte, dampfte ich mit linksseitig verbundenem Kopf ab zur Staffel. Und es war gut, daß ich mich hier zeigte, denn wilde Gerüchte über meinen Absturz hatten die Kameraden in große Unruhe versetzt. Wenn sie auch wußten, daß ich nicht tot war, hatten sie doch annehmen müssen, ich sei so schwer verletzt, daß ich nicht wieder zu ihnen und nie wieder zur Jagdfliegerei zurückkehren würde. Darum war die Freude nun um so größer, und die drei Urlaubs- und Erholungstage, die ich im Kreise der Kameraden verbrachte, trugen viel dazu bei, daß ich mit frischem Mut, im Köfferchen eine neue Arzneiflasche, wieder zur Jagdfliegerschule abfuhr, diesmal allerdings im Auto.

Bald mußte ich mir eingestehen, daß meine Annahme, diese ganze Abkommandierung sei für mich alten Hasen und siebenfachen Luftsieger höchst unnötig und überflüssig, sehr voreilig und unberechtigt gewesen war. Erst hier lernte ich, sozusagen, die Hohe Schule des Jagdfliegens. Sämtliche Typen, die es damals gab, wurden hier geflogen, und zwar ohne Doppelsteuer. So hieß es, sich reinsetzen und damit fertig werden. Dieser Selbstunterricht war immer noch der beste. Von Höfig, meinem ersten Lehrer her, war ich es nicht anders gewohnt. Außer einem vorzüglichen Training im Luftkampf nahm ich auch viel theoretisches Wissen von der Jagdfliegerschule mit. Meine fliegerische Ausbildungszeit war so knapp bemessen gewesen, daß die Theorie dabei zu kurz gekommen war. Ich genoß hier den gleichen Unterricht wie die Offiziere und empfand es später, als der Traum vom Offizier in Erfüllung ging, noch oft dankbar, daß ich hier Begriffe kennenlernte, die nicht nur zur fliegerischen, sondern auch zur allgemeinen Bildung gehörten. Die Kameradschaft war mustergültig. So kam es, daß mir der Abschied von der Jagdfliegerschule nicht leicht wurde, so gern ich auch zu meiner Staffel zurückkehrte.

Ein herrenloser Ballon und ein gepanzerter Gegner

Die Führung der Staffel hatte inzwischen Hauptmann Freiherr von Esebeck übernommen. Vom ersten Tage meiner Rückkehr an war sein Verhältnis zu mir von so aufrichtiger Herzlichkeit und von so unbedingtem Vertrauen, daß die Stellung, die ich mir unter von Brederlow erworben hatte, nicht nur die gleiche blieb, sondern eher noch freier und anerkannter wurde. Wie schon früher, übernahm ich, sobald die Staffel in der Luft war, deren Führung. Nicht ein einziges Mal kam es zu einer Meinungsverschiedenheit. Das stärkte ungeheuer mein Selbstvertrauen.

Während meiner Abwesenheit waren drei meiner Kameraden im Luftkampf gefallen. Das traf mich tief. Nur wer selber den Krieg mitgemacht hat, kann ermessen, was in jener frauenlosen Zeit Kameradschaft bedeutete. Man schloß sich ganz einander auf, vertraute sich blind, war immer bereit, den Wünschen, selbst Launen des anderen nachzukommen, wußte man doch nie, ob es am nächsten Tag noch Zeit dazu war. Hatte man sich am Abend, meist einer Albernheit wegen, verkracht, so war das vergessen, wenn man am anderen Tag von einem Jagdflug zurückkam. Die gemeinsame Nähe des Todes wirkte da schnell versöhnend.

Nur in meiner Schulzeit habe ich eine ähnliche unbedingte Kameradschaft kennengelernt. Ich wurde manchmal an einen kleinen Vorfall erinnert, der sich ereignete, als ich dreizehn Jahre alt und neben vielem anderen noch Meßknabe war. Als Generalprobe für die Firmelung mußten wir, etwa vierzig Jungen, in der Kirche mit Holzkerzen antreten, um den Prozessionsgang zu üben. In der Dunkelheit hinter dem Altar trat ich dabei meinem Vordermann auf den Hacken. Er drehte sich um und schlug mir ungeachtet der Heiligkeit des Ortes, an dem wir uns befanden, die Holzkerze um die Ohren. Auf dem Nachhauseweg lauerte ich ihm auf und zahlte ihm seinen Kopfschlag gewissenhaft heim. Plötzlich war ich umringt. Sein Zwillingsbruder war mit anderen, die zur gleichen Clique gehörten, dem Kerzenschläger zu Hilfe gekommen. Ich befand mich in sehr bedrängter Lage. Da kam ein Kamerad von mir vorbei, mit dem ich sechs Jahre getreulich zusammengehalten, mich aber vier Wochen vorher furchtbar verkracht hatte. In diesem Augenblick war alle Feindschaft vergessen. Er haute mich heraus, und wir hätten die Bande wahrscheinlich elend verprügelt, wenn nicht der Herr Pfarrer dazwischengekommen wäre, vor dem wir alle gemeinsam Reißaus nahmen.

In den ersten zehn Tagen nach meiner Rückkehr zur Staffel war ich durch mein verbundenes linkes Auge stark beeinträchtigt. Trotzdem flog ich eifrig, doch nicht mit der Staffel, sondern allein. Erfolge waren mir in dieser Zeit, bis auf einen recht zweifelhaften Sondererfolg, der mir meine ganze Karriere hätte kosten können, keine beschieden.

Unser Beobachtungsposten meldete einen feindlichen Fesselballon, der in etwa 1800 Meter Höhe über unsere Linien wegtreibe. Ich vermutete irgendeine Teufelei dahinter, sprang in meinen „Mops", der bereits mit vollen Touren lief, und jagte dem Ballon entgegen. Obwohl andere Kameraden gleichfalls auf ihn Jagd machten, war ich als erster zur Stelle. Die Schnelligkeit meiner Maschine verdankte ich meinem ersten Monteur, dem Unteroffizier Roth, der ein erstklassiger Motorenkenner und ein außerordentlich geschickter Verspanner war. Ich konnte bekommen, welche Maschine ich wollte, immer war sie, nachdem Roth sie in Obhut genommen hatte, schon nach kurzer Zeit die schnellste Maschine der Staffel.

Mißtrauisch umkreiste ich den Ballon, stellte fest, daß der Beobachterkorb leer war, fürchtete aber, er könne mit Explosivstoffen angefüllt sein. Der führerlose Ballon war unterdessen auf 2800 Meter gestiegen und wechselte, von einer anderen Luftströmung erfaßt, seine Richtung und trieb wieder nach Westen zu, von wo er gekommen war. Diesen Triumph gönnte ich den Franzmännern nicht. Sie sollten ihn nicht wiederhaben. Also schoß ich aus einiger Entfernung ein paar Serien auf ihn ab. Er fing an zu brennen. Doch das Feuer erlosch sofort wieder. Dann pendelte er langsam tiefer und tiefer, um endlich, noch immer nicht ganz entleert, auf dem Südrand unseres Flugplatzes zu landen.

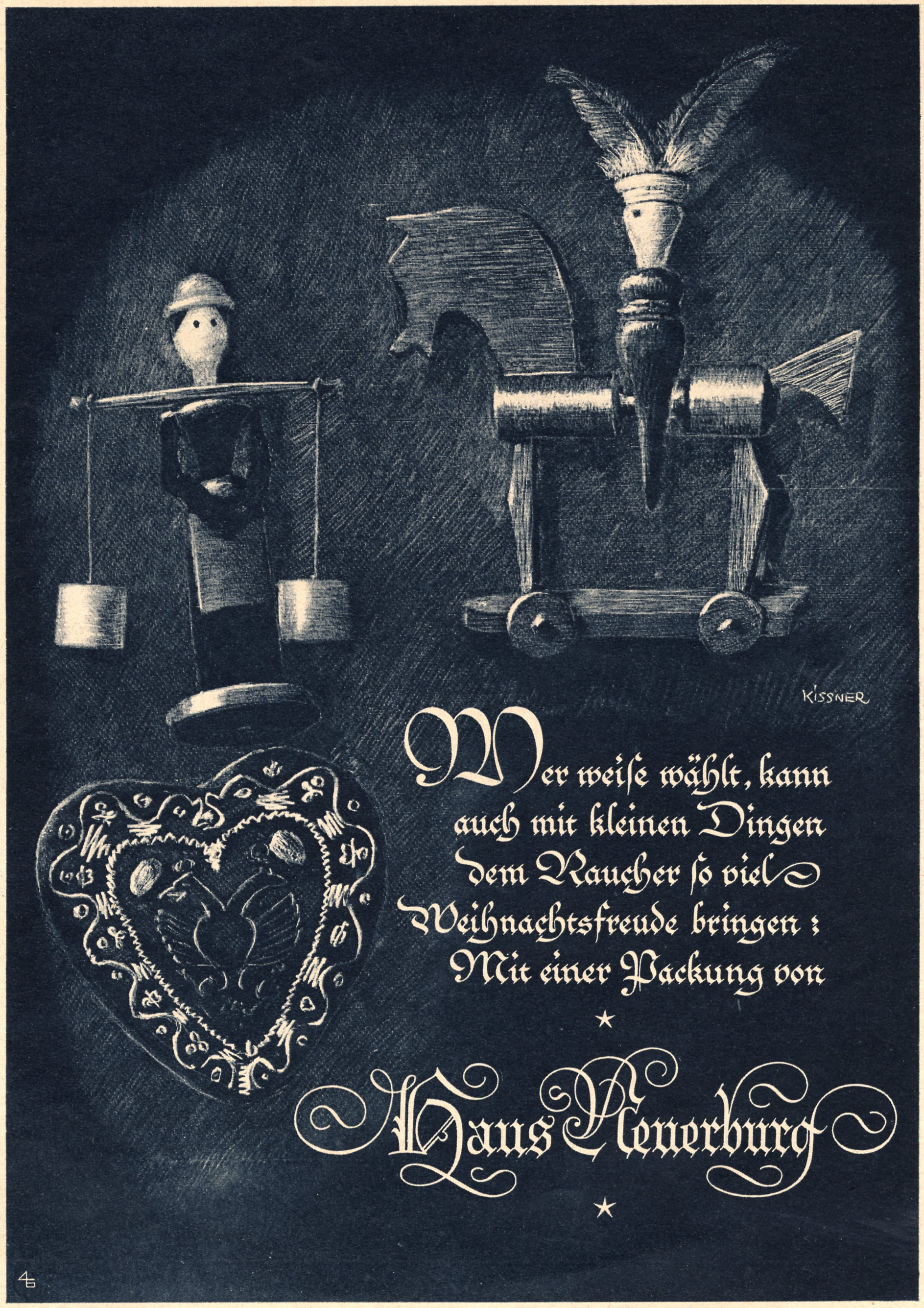
Die Himmelsreiter

Wir sind die schnellen Jäger,
Die Himmelsreiterei,
Des Sturmwinds Waffenträger!
Sind überall dabei!
Am Himmel her,
Am Himmel hin,
Am Himmel auf und ab,
Und wagt sich wo ein Pole vor,
Dann nehmen wir ihn vor das Rohr
Und schießen ihn herab.

Wir sind die schnellen Jäger,
Die Himmelsreiterei,
Des Sturmwinds Waffenträger!
Sind überall dabei!
Am Himmel hin,
Am Himmel her,
Am Himmel ab und auf,
Und geht es gegen Engeland,
Dann wird noch härter unsere Hand
Und heißer noch der Lauf.

Wir sind die schnellen Jäger,
Die Himmelsreiterei,
Des Sturmwinds Waffenträger!
Sind überall dabei!
Am Himmel her,
Am Himmel hin,
Am Himmel auf und ab,
Und trifft ein Feind uns in das Herz,
Dann kehren heim wir erdenwärts,
Da blüht ein stilles Grab.

Piastow, September 1939
Hauptmann G., dem erfolgreichsten Jagdflieger über Polen, in aufrichtiger Verehrung
Peter Supf



Wer weise wählt, kann
auch mit kleinen Dingen
dem Raucher so viel
Weihnachtsfreude bringen:
Mit einer Packung von

★

Haus Neuerburg

★

Der Korb war völlig leer. Die Situation war nun klar. Der Ballon hatte sich losgerissen, und sein Beobachter hatte alle Instrumente entweder beim Absprung mit sich genommen oder schon vorher über Bord geworfen. Ich bedauerte nur, daß es kein richtiger Abschuß war, sollte aber wenig später noch mehr bedauern, daß ich den Ballon überhaupt abgeschossen hatte.

Als ich ins Quartier kam, hieß es, der „Kofl" habe angerufen — „Kofl" bedeutete Kommandeur der Flieger —, ich solle sofort zu ihm kommen. Statt einer Belobung, wie ich glaubte, sie verdient zu haben, erhielt ich einen Anpfiff, der sich gewaschen hatte. Ich hatte einem Befehl, der verbot, führerlose Ballone abzuschießen, zuwidergehandelt. Dieser Befehl war mir unbekannt geblieben, weil er während meiner Abkommandierung zur Jagdfliegerschule herausgekommen war. Warum hatte ich auch nicht die Befehle in der Sammelmappe gelesen? Es geschah mir ganz recht.

Wenigstens blieb es bei dem Anpfiff. Eine Strafe hätte jede weitere Beförderung erschwert, wenn nicht in Frage gestellt. Ich hätte mir auch selbst sagen können, daß ein brennender Ballon, von dem man nicht wissen konnte, wo er niederging, eine große Gefahr bedeutete. Auf jeden Fall nahm ich mir vor, dem „Kofl" schnellstens zu beweisen, daß ich mehr konnte, als nur herrenlos in der Welt herumfliegende harmlose Fesselballone abzuknallen.

Es sollte mir noch am gleichen Tage gelingen. Ich bekam die Erlaubnis zu einem Sonderflug und streifte die Front ab. Bis auf die feindliche Flak war alles ruhig. Da tauchten ein paar Sprengwölkchen in meiner nächsten Nähe auf, die nur von einer unserer eigenen Flakbatterien herrühren konnten. Wollte man mich warnen? Auf etwas aufmerksam machen? War irgendwo ein Gegner in meiner Nähe?

Da sah ich den „Überwindlichen". Er kam schräg von der Seite her auf mich zu.

Diesen Ehrentitel hatten wir einem feindlichen Doppelsitzer gegeben, den wir schon mehrmals zu viert und zu fünft, also mit acht und zwölf MG's, angegriffen und beschossen hatten und der allen Versuchen, ihm beizukommen, hartnäckig widerstanden hatte. Meiner Meinung nach war das Flugzeug gepanzert.

Unsere Mißerfolge aber schob ich darauf, daß wir bei den gemeinsamen Angriffen viel zu viel mit uns selber beschäftigt waren und dadurch, daß wir Obacht gaben, uns nicht gegenseitig zu rammen, uns gegenseitig störten und um den Erfolg brachten. Nach dem Sprichwort „Der Starke ist am mächtigsten allein" würde es mir ohne die Kameraden vielleicht besser glücken, mit ihm fertig zu werden.

Und schon befanden wir uns im üblichen Kurvenkampf.

Dem Windigen, Giftgrünen gab ich bei dieser Gelegenheit einen so energischen Tritt, daß er sich von da an nur noch selten hervortraute. Ganz hat ihn jeder freilich erst dann besiegt, wenn er mit Anstand hat sterben können.

Bei unserer Kurverei stellte ich fest, daß das Flugzeug meiner Gegner tatsächlich gepanzert war. Außerdem merkte ich bald, daß ich es mit zwei ganz ausgekochten Burschen zu tun hatte. Sie brachten mich in solche Not, daß ich aus Selbsterhaltungstrieb über mich hinauswuchs.

Ohne einen Schuß abzugeben, flog ich bis auf Rammweite an den Gepanzerten heran. Dann erst krachten meine MGs. Führer und Beobachter sanken getroffen zusammen. Das Flugzeug geriet ins Trudeln und stürzte ab.

In vielen Luftkämpfen war ich schon sehr nahe an den Gegner herangekommen, noch nie aber mit solcher Überlegung, Ruhe und Kaltblütigkeit wie bei diesem, meinem achten Luftsieg.

Dem „Kofl" gefiel meine Leistung so gut, daß er abends als Gast zu uns kam und ich beim Essen zwischen ihm und dem Staffelführer Platz nehmen mußte.

Abwechselungen an stiller Front

Es war Frühling geworden.

Aber während in der Natur alles erwachte, schlief die Fronttätigkeit in unserem Abschnitt immer mehr ein. Der Mai des Jahres 1916 war für uns der stillste und friedlichste Mai des Krieges.

Für unsere Unterhaltung sorgten zwei Affen, Heini und Rieke, und ein Riesenadler mit gestutzten Flügeln. Diese drei Tiere hatte uns Hagenbeck aus Hamburg als Geschenk geschickt. Wir hatten sie in unserem schönen Wintergarten in einem selbst gezimmerten Verschlag untergebracht. Schon nach wenigen Tagen konnten einige von uns unbedenklich in den Käfig gehen, um mit den Affen zu spielen. Andere, die sie geärgert hatten, wurden von Heini und Rieke mit lautem Geschrei und gefletschten Zähnen abgelehnt. Der alte Adler wurde uns jungen Adlern ein guter Kamerad. Mit hoheitsvoller Ruhe sah er dem kindischen Treiben der Affen zu. Wurde es ihm zu bunt, schlug er mit den gestutzten Flügeln, was Heini und Rieke jedesmal in großen Respekt versetzte und veranlaßte, sich eine Weile gesittet zu benehmen. Später ließen wir die Affen frei herumlaufen. Sie sprangen im Garten von Baum zu Baum, kamen bettelnd zu uns ins Kasino oder balgten sich mit den Fliegerhunden herum.

Als wir eines Tages von einem Frontflug heimkamen, sahen wir eine schöne Bescherung. Die Affen waren durch die offenen Fenster in unsere Zimmer geklettert und hatten alles, was nicht niet- und nagelfest war, durcheinandergebracht, zerrissen oder zertrümmert. Die Seife von den Waschtischen hatten sie aufgefressen.

Heini saß in einer Wolke von Bettfedern und bemühte sich, einen Federknäul, den er gefräßig in

seine Backen gestopft hatte, wieder loszuwerden, was ihm nicht recht gelingen wollte.
Voll Wut versuchten wir, die Missetäter einzufangen. Anfangs glaubten sie, wir wollten mit ihnen spielen, dann merkten sie, daß es uns ernst war und wurden nervös und aufgebracht. Rieke ergriff die Flucht, und wir mußten lange auf sie Jagd machen, bis wir sie mit einer Kriegslist vom Turm der Dorfkirche herunterlocken konnten. Wir banden Heini an ein langes Seil und legten uns versteckt auf die Lauer. Doch dauerte es viele Stunden, bis Rieke dem stummen Flehen Heinis nicht mehr widerstehen konnte und vom Turm herabkam. Von da an wurden die Affen wieder in den Käfig gesperrt. Wenn es nach mir gegangen wäre, hätte man die Tiere nach Hamburg zurückgeschickt. Dann wären uns und ihnen traurige Stunden erspart geblieben.
Die Affen nahmen wir später in ein neues Quartier in anderer Gegend mit. Dort wurde Rieke bei einem erneuten Fluchtversuch mutwillig von einem Infanteristen erschossen. Heini nahm sich das so zu Herzen, daß er nichts mehr fraß und bald darauf starb. Den Liebestod des sonst so munteren Affchens mitansehen zu müssen, war für uns alle mehr als qualvoll.. — Den Adler hatten wir im Wintergarten des Schlosses für unsere Nachfolger zurückgelassen, weil wir befürchteten, dem königlichen Vogel kein ebenbürtiges Quartier beschaffen zu können.
Etwas Abwechslung in unser fliegerisches Dasein brachte ein Sonderauftrag. Täglich mußten wir ein bestimmtes Flugzeug dreißig bis fünfzig Kilometer weit hinter die Front begleiten. Das ging nicht ohne Luftkämpfe ab. Doch da wir das Flugzeug nicht verlassen durften, führten sie zu keinen Abschüssen. Vier Wochen lang dauerte dieser Rotspon-Film, wie wir ihn getauft hatten, weil wir in dieser Zeit morgens statt Kaffee Rotwein tranken, nicht um uns Mut zu machen, sondern um uns aufzuheitern.
Neue Unterhaltung brachte ein Lazarett, das sich in unserer Ortschaft niederließ und mit dessen Ärzten und Schwestern wir bald auf gut nachbarlichem Fuße standen. Zugunsten armer Verwundeter sollte eines Sonntags eine Wohltätigkeitsveranstaltung stattfinden. Wir Flieger wurden gebeten, in irgendeiner Form daran mitzuwirken. Das taten wir, indem wir eine Nummer „Schauflug Vizefeldwebel Buckler" einlegten.
Am Tage vor der Veranstaltung hatte ich wahnsinnige Schmerzen an meinem linken Auge bekommen und war deshalb frühzeitig auf mein Zimmer gegangen. Da ich nicht einschlafen konnte, drückte ich so lange am Auge herum, bis ich etwas Hartes, Spitzes feststellen konnte, das sich nach vielen vergeblichen Bemühungen endlich herausziehen ließ und als ein Glassplitter von acht Millimeter Länge entpuppte. Im Schlafanzug ging ich hinunter ins Kasino, um die Kameraden über den Grund meiner Schmerzen aufzuklären. Die erfolgreich durchgeführte Operation wurde gebührend gefeiert. Die Sonne ging bereits auf, als ich wieder in mein Zimmer ging. Wenige Stunden später war mein Schauflug an der Reihe.
In 500 Meter Höhe fing ich an, mit meinem „Mops" Loopings zu drehen und stellte mit zweiunddreißig hintereinandergeflogenen Loopings für die damalige Zeit bestimmt einen Weltrekord auf. Im Anschluß daran führten Strasser und ich einen drastisch gemimten Luftkampf vor. Damals ahnte ich nicht, daß ich mit solchen Künsten zehn Jahre später einmal mein Brot verdienen sollte.
So schön diese Zeit für uns war, ganz nach unserem Geschmack war sie nicht. Wir wollten da sein, wo etwas los war. Es hieß, im Norden sei „dicke Luft". Da kam auch schon der Befehl: nach Flandern.
Schnell wurde gepackt. Nicht einmal so viel Zeit fanden wir, uns von unseren Lazarettfreunden und -freundinnen zu verabschieden. Doch als wir über das Lazarett für immer davonflogen, winkten wir Grüße hinunter.
Im Schwarm waren wir etwa 200 Kilometer weit geflogen, da stießen wir auf den berüchtigten Flandernnebel. Aus Sicherheitsgründen mußten wir uns trennen und landeten trotzdem in kurzen Abständen hintereinander auf dem angegebenen Flugplatz, der uns durch seine Kleinheit enttäuschte.
Nach drei Tagen schon durften wir ihn wieder verlassen und wurden noch weiter nördlich eingesetzt.

Zwei Ereignisse verhindern ein Duell in der Luft

Die flandrische Ortschaft, die wir im Frühjahr 1916 bezogen, hieß Ghistelle. Einen schöneren Flugplatz konnte man sich nicht denken, als wir ihn hier vorfanden, mit geräumigen Zelten und sogar einer Halle. Das Seebad Ostende lag in nächster Nähe. Dennoch habe ich diese Stadt nur von oben gesehen. Bereits der verstärkte Kanonendonner verriet uns, daß es in diesem Abschnitt allerhand für uns zu tun geben würde.
Der erste Orientierungsflug der Staffel wurde für mich zu einem Erlebnis. Ich sah zum erstenmal das Meer.
Während die anderen, ohne zu zögern, hinter dem Staffelführer her auf die offene See hinausflogen, mußte ich erst ein sehr unbehagliches Gefühl in mir bekämpfen, das mich Landratte davon abhalten wollte, über das Wasser zu fliegen. Beim Rückflug begegneten wir Kriegsschiffen, und es gab eine freudige Anfliegerei mit vielem Gegrüße. Jedesmal, wenn wir von nun an zum Gleitflug ansetzten, befanden wir uns noch über dem Meer, das unter uns rauschte und schäumte. Mit unseren Landflugzeugen wäre uns beim vorzeitigen Aussetzen des Motors eine Notlandung auf dem stürmischen Wasser vermutlich schlecht bekommen.
Da unser Kasino noch nicht fertig eingerichtet war, machten wir am Abend einen Streifzug durch Ghistelle. Strasser und ich landeten in einem Esta-

Die Heimatfront steht!

Auch die Heimat ist Front. Sie ist das Rückgrat der kämpfenden Männer draußen. In dieser Front ist jeder mobilisiert, jeder ist aufgerufen, seinen Mann zu stehen, auch die Frauen, unentbehrliche Helfer für die Erfüllung so mannigfacher notwendiger Aufgaben. Hier werden die Waffen geschmiedet, die Verwundeten gepflegt, neue Soldaten ausgebildet und die Kinder im heroischen Geiste unserer Zeit erzogen. Jeder ist verpflichtet, seine ganze Kraft daranzusetzen, um das innere Gefüge des deutschen Lebens und der Wirtschaft vor Erschütterungen zu bewahren.

Eine solche dauernde unverminderte Hingabe an die schweren Aufgaben der Zeit stellt hohe Anforderungen an die körperliche und seelische Widerstandskraft. Daraus erwächst eine erhöhte Verantwortung für die eigene Gesundheit. Wir haben keine Zeit, krank zu sein. Wir brauchen eine starke und gesunde Heimatfront. Der Arzt und die pharmazeutische Wissenschaft wachen über der Erhaltung der deutschen Volks- und Wehrkraft. Alle Arzneimittel, die zur Sicherung und Stärkung der Volksgesundheit notwendig sind, werden nach wie vor hergestellt. Deutschland besitzt einen reichen Schatz an Heilmitteln, die die Bewunderung der Welt erregen. Sie kommen jetzt in erster Linie dem deutschen Volk zugute: den Soldaten an der Front, den Frauen und Kindern und den Arbeitern in der Heimat.

Jeder trage dazu bei, daß die Heimatfront unerschütterlich steht, indem er sich für seine Gesundheit verantwortlich fühlt und rechtzeitig den Arzt und die Arzneimittel seines Vertrauens zu Hilfe holt.

BAYER

ARZNEIMITTEL

http://mirageswar.com/

minet, einer kleinen, behaglichen Kneipe. Beide verliebten wir uns auf den ersten Blick in Eugène, die Wirtstochter. Sie sprach gut deutsch. Ich bildete mir ein, daß Eugène in mich verliebt war, lud darum vor lauter Glück immer wieder alle zum Trinken ein und schlief schließlich, vom vielen Alkohol überwältigt, am Tisch sitzend ein. Als ich erwachte und mit verschlafenen Augen mich umblickte, überraschte ich Eugène und Strasser in zärtlicher Umarmung. In maßloser Wut zahlte ich. Stumm gingen Strasser und ich nebeneinander her durch die dunklen Straßen. Es war uns beiden klar, daß diese Angelegenheit nur durch ein Duell erledigt werden konnte, und ebenso klar, daß dieses Duell in der Luft stattfinden mußte.

Heute lache ich über diese Kinderei. Damals war es uns beiden mit dem Zweikampf blutiger Ernst. Wir legten die Bedingungen fest: einmaliger Kugelwechsel mit zehn Schuß MG-Munition.

Auf dem Flugplatz angelangt, ließen wir von Hennicke, dem alten, treuen Waffenmeister, die Gurte umwechseln. Er mochte schlecht geschlafen haben, jedenfalls verrichtete er die Arbeit des Umwechselns so langsam, daß in der Zwischenzeit Leutnant Groß, unser Kettenführer, auf dem Platz erschien, der sich freute, uns bereits so früh hier anzutreffen, und zu einem gemeinsamen Jagdflug aufforderte. Auf diese Weise mußte unser teuflischer Plan verschoben werden. Strasser und ich sahen uns nicht an und redeten kein Wort miteinander.

Dicht unter einer geschlossenen Wolkendecke flogen wir zur Front vor.

Die feindliche Flak schlief anscheinend noch. Um so lebhafter und aufgeregter benahm sich unsere eigene. Doch war nicht ohne weiteres festzustellen, worauf sie eigentlich schoß, wenn wir nicht annehmen sollten, daß sie uns damit meinte.

Ich suchte an der Sprengwölkchenkette entlang, die sich etwa einen Kilometer weit hinzog, und glaubte zu träumen: Ein Luftschiff steuerte da durch den Morgen. Ebenso plötzlich war es wieder verschwunden. Es mußte in die schützende Wolkendecke getaucht sein und war nicht mehr zu finden. Wütend über die entgangene Riesenbeute, irrte ich noch eine Weile umher.

Wenn nicht auch Groß und Strasser das Luftschiff gesehen hätten, würde ich das ganze vielleicht für eine Sinnestäuschung gehalten haben. Eine zweifelsfreie Bestätigung kam uns von der Flak, auf deren Quartier das Luftschiff Bomben abgeworfen hatte.

Auch beim Frühstück sprachen Strasser und ich noch kein Wort miteinander.

Da kamen zwei Ereignisse, von denen jedes allein genügt hätte, mich jeglichen Streit und erst recht eine so lächerliche Eifersuchtsgeschichte vergessen zu lassen.

Hauptmann von Esebeck trat ins Kasino und teilte uns mit, daß die Staffel in einigen Tagen einen neuen Flugzeugführer bekommen werde. Er hieße Rudno von Rudcinsky. Ich konnte es kaum fassen.

Mein lieber Rudno, so sollte unser kühnster Wunsch in Erfüllung gehen! Seite an Seite würden wir gegen den Feind fliegen, jeder im eigenen Flugzeug, so wie wir es uns in den glücklich-unglücklichen Tagen unserer Fliegerehe erträumt hatten!

Für mich war der Zwischenfall mit Eugène vergessen. Ich hätte Strasser vor Freude umarmen können. Ihm aber steckte die Sache mit dem unausgetragenen Zweikampf noch im Kopf. Damit er sie ebenso gründlich vergaß wie ich, bedurfte es noch eines zweiten Ereignisses, das freilich ganz anderer und für uns alle sehr schmerzlicher Art war.

Kurz nach dem Frühstück traf die Meldung ein, daß über Brügge ein feindliches Bombengeschwader gesichtet sei.

Malaula! Malaula! Wir stürzten in unsere Autos und jagten zum Flugplatz hinaus. Wie immer bei Jagdflügen, ging nach dem Start die Führung der Staffel auf mich über. Unter meiner Führung flog sie das feindliche Geschwader an. Wir stellten fest, daß es aus zehn Bombern und sechs Jagdflugzeugen bestand und daß die Bomber in viertausend Meter, die Jagdflugzeuge in 4800 Meter Höhe flogen. Mit Malaula ging es über sie her.

Unsere dreizehn Maschinen stürzten sich auf die Bomber. Merkwürdigerweise verhielten sich die höherfliegenden, sie begleitenden Jagdflugzeuge neutral. Ich hatte mir die Führermaschine des Bombengeschwaders vorgenommen und begrüßte sie mit einer Ladung aus beiden MG mit dem Erfolg, daß sie abtrudelte. Ganz deutlich sah ich den Beobachter zusammengekauert auf seinem Sitz hocken. Er mußte verwundet sein. Die Beute schien mir so sicher, daß ich, ohne zu schießen, folgte. In hundert Meter Höhe gelang es dem feindlichen Kameraden, die Maschine abzufangen, und eilig steuerte er sie nun heimwärts. Als ich jetzt schießen wollte, hatte ich Ladehemmung. Außerdem hatte ich bei dem Sturzflug hinter der trudelnden Maschine her meine Brille verloren, und meine Augen waren durch herausspritzendes Öl vollkommen verklebt. So gab ich ihm treu und brav das Geleit bis zur feindlichen Linie. Er mag, ebenso wie ich in ähnlichen Fällen, an ein Wunder oder eine Laune des Schicksals geglaubt haben. Dann bog ich ab und landete auf unserem Flugplatz.

Wir hatten verabredet, daß jeder, sobald der Zweck des Fluges erfüllt war und das Geschwader sich zerstreut hatte, sofort wieder zum Flugplatz zurückkehrte. Bei diesem Angriff schossen meine Kameraden drei Gegner ab. Strasser errang seinen vierten Luftsieg.

Eine halbe Stunde später waren wir wieder in der Luft. Wir hatten Befehl bekommen, „Sperre zu fliegen", das hieß, dafür zu sorgen, daß keine

Geknipst – ja . . .

Aber wo lassen wir jetzt schnell den Film entwickeln und die Abzüge machen?

Nichts einfacher als das: **Ein Photoabonnement beim PHOTOHAUS LEPPIN bestellen!** PHOTOHAUS LEPPIN ist ein vorbildlicher Betrieb, und Eure Photoarbeiten sind dort in guten Händen. Also: Sofort ausführl. Druckschrift verlangen

PHOTOHAUS LEPPIN

Berlin W 30, Motzstraße 68 ★ Sammel-Nr. 25 40 42

Freig. durch RLM 49403

Abbildung 1: Ungehinderte Entwicklung und Vermehrung
Abbildung 2: Nach drei Formamint-Tabletten
Abbildung 3: Nach fünf Formamint-Tabletten

Schutz vor Ansteckung

bei

Erkältungsgefahr, Halsentzündung, Grippe

durch

Formamint

Ueberall wo viele Menschen zusammenkommen

Taschen-Röhrchen mit 20 Tabletten RM 0.59
Flaschenpackung „ 60 „ RM 1.55
in allen Apotheken und Drogerien

feindlichen Flieger unsere Linien überflogen, hinter denen irgendwelche Vorbereitungen zum Angriff getroffen wurden. Bei diesem Flug führte Leutnant Groß die erste, ich die zweite Kette.
Beim Hin- und Herfliegen stießen wir in unmittelbarer Nähe von unserem Flugplatz auf sechs englische Sopwith. Sofort entbrannte der schönste Luftkampf. An Zahl waren wir uns gleich. Der, den ich mir vornahm, fing nach wenigen Sekunden zu qualmen an und landete, gottlob, ohne in Brand zu geraten, mit restlosem Bruch auf unserem Flugplatz. Die anderen fünf entkamen.
Von diesem Jagdflug kehrte Leutnant Groß nicht zurück.
Die Nachricht erschütterte uns alle tief. Strasser vergaß seinen vierten, ich meinen neunten Luftsieg. Wir traten aufeinander zu und drückten uns stumm die Hand. Damit war die alte Freundschaft wieder besiegelt. Vergessen war der Weiberspuk aus dem Estaminet. Wir besuchten nie mehr Eugène und wurden noch bessere Freunde als zuvor.
Groß wurde geborgen. Den englischen Fliegerkameraden, den man inzwischen mit einem bösen Querschläger im rechten Oberschenkel aus den Trümmern seines Flugzeuges hervorgezogen hatte, brachten wir im Auto ins Lazarett nach Ghistelle. Am nächsten Tag besuchten wir ihn, nahmen ihm Sekt, Wein und Zigaretten aus dem Kasino mit. Täglich kümmerte sich von nun an einer der Kameraden um ihn. Ich besuchte ihn nach vierzehn Tagen zum letztenmal. An diesem Tage wurde dem armen Kerl das rechte Bein amputiert. Ich hätte ihn nicht mehr wiedersehen können, so litt ich mit ihm. Er war ein baumlanger reizender Bursche. Drei Tage später wurde er abtransportiert. Seinen Namen habe ich vergessen.
Gib ein Lebenszeichen, wenn Du zufällig dieses Buch in die Hand bekommst, mein tapferer Gegner von Ghistelle!

Ein verhängnisvoller Sieg

Eines Tages kam dann Rudno.
Unsere Freundschaft hatte sich in nichts verändert. Schnell gewann der selbstsichere, immer zu allem Unfug aufgelegte Riese auch das Herz der Kameraden. Er paßte so gut in unseren Kreis, daß schon nach ein paar Tagen sich keiner mehr vorstellen konnte, er sei nicht immer bei uns gewesen. Wenn ich auf den nächsten Seiten dennoch nicht viel von ihm erzähle, so hat das seinen Grund nur darin, daß die Ereignisse sich häuften, wir nun getrennt unsere Pflicht taten und ich hier die Geschichte meines Fliegerlebens und meiner Luftkämpfe, nicht aber die Geschichte unserer Freundschaft erzählen will. Wie sehr diese sich auch in der Zeit unserer gemeinsamen Jagdfliegerei bewährte, wird der Leser an anderer Stelle erfahren.
Auch mit Strasser verstand sich Rudno ausgezeichnet.
Dritter im Bunde wurde ein blutjunger Leutnant, Alfred Träger, der als Ersatz für Groß zu uns kam. Er war bei Kriegsausbruch der jüngste Kadett. Sein Bruder fiel als U-Boot-Kommandant.
Träger hatte eine besondere Vorliebe für Schäferhunde, leider nur kein Talent, diese schönen und klugen Tiere richtig zu behandeln. Ihm fehlte die Geduld zur Dressur. Als er in Urlaub ging, vertraute er mir seinen „Greif" an. Später habe ich noch zwei Schäferhunde gehabt, die auf den gleichen Namen hörten. Aber „Greif Numero 1" werde ich nie vergessen. Er war wirklich ein Wundertier. Meine Dressur fiel bei ihm auf fruchtbaren Boden, er gab sich ihr mit Eifer und Freude hin. Seine Glanzleistung war, auf einer einfachen Sprossenleiter bis auf das Dach unserer Flugzeughalle und wieder zurück zu steigen. Seine Intelligenz oder, wenn man will, sein Instinkt war so groß, daß er am Motorengeräusch das Herannahen feindlicher Flieger früher als jeder Horchposten feststellte, die Ohren spitzte, auf der Stelle kehrtmachte und im Unterstand verschwand.
Die erstaunliche Feinhörigkeit Greifs verhalf mir einmal zum Gewinnen einer Wette. Wir saßen im Kasino, da wurde Greif plötzlich unruhig und türmte. Ich stellte daraufhin die Behauptung auf, daß ein feindlicher Bombenangriff bevorstehe und Greif sich bereits im Unterstand in Sicherheit gebracht habe. Einer der Kameraden lachte mich aus und behauptete das Gegenteil. Wir wetteten um eine Flasche Sekt. Die wenig später krachenden Bomben und die Tatsache, daß Greif bereits im Unterstand lag, als wir eilig dorthin flüchteten, ließ mich meine Wette haushoch gewinnen.
Greifs Treue und seine Anhänglichkeit an mich nahmen einen tragischen Ausgang. War ich gestartet, legte sich Greif an den Maschinenbock und wartete, bis ich zur Landung ansetzte. Er erkannte meine Maschine aus allen anderen heraus. Die Monteure erzählten, daß er jedesmal aufsprang und ein Freudengeheul anstimmte, wenn er sie kommen sah. Ihm zuliebe landete ich immer als letzter. Dann ließen die Monteure ihn los, und er durfte mir entgegenlaufen, in meinen Sitz springen und mit mir zur Halle rollen.
Nach meinem elften Luftsieg tat er es nicht, und das kam so: An diesem Tage flog ich allein und stieß an der Front mit zwei Sopwiths zusammen. Mit vereinten Kräften glaubten sie rasch mit mir fertig werden zu können. Aber darin täuschten sie sich. Es dauerte nicht lange, und ich hatte Höhe und damit die Oberhand gewonnen. Nach wenigen Schüssen brannte der eine lichterloh. Ich hoffe noch heute, daß der englische Kamerad bereits tot war, als sein Flugzeug wie eine Brandfackel zur Erde schoß. Der andere drehte scheinbar ab, dachte aber gar nicht daran, nach Hause zu fliegen, sondern fing an zu steigen. Ich beobachtete ihn scharf und stieg gleichfalls. In 4500 Meter Höhe waren wir uns auf etwa 1500 Meter nahe gekommen. Ich wollte noch etwas warten, erhielt aber aus dieser Entfernung — sicher schoß mein Gegner mit einem Zielfernrohr — eine Salve in meine Maschine und spürte einen fürchterlichen Schlag gegen meine linke Brustseite.

Der Gegner jagte über mich hinweg. Ich stürzte mit Vollgas in die Tiefe.
Mit mindestens 2000 Touren raste ich bis auf 100 Meter hinab, fing die Maschine ab und setzte zum Gleitflug an. Vorübergehend war ich bei diesem Sturzflug ohne Bewußtsein. Wie durch ein Wunder kam ich rechtzeitig zu mir. Die Innenseite des Fliegerpelzes an meiner linken Brust schaute nach außen, und rot sickerte das Blut aus dem Loch hervor. Den linken Arm konnte ich kaum noch heben. Jetzt bloß keine Notlandung im Trichtergelände!
Ohne die verabredete Ehrenrunde um den Flugplatz, die einen Sieg bedeutete, landete ich mit letzter Kraft.
Greif habe bei meiner Landung nicht gebellt, sondern geheult, erzählten später die Monteure, als habe er schon gewußt, was mit mir geschehen war. Nachdem die Maschine vor der Halle zum Stillstand kam, begrüßte er mich, aber nicht stürmisch wie sonst, und tat etwas, was er sonst nie tat. Er sprang auf den Rumpf des Flugzeugs, leckte meine Stirn und sprang heulend wieder auf die Erde. Das ergriff mich so, daß mir die Tränen kamen.
„Tragbahre", rief ich Roth zu.
Die Sanitäter eilten schon mit der Bahre herbei, hoben mich heraus und trugen mich zum Wagen. In dem Augenblick, in dem die Bahre im Inneren des Sanitätsautos verstaut werden sollte, bekam Greif einen Tollwutanfall. Er wollte sich nicht von mir trennen lassen.
Mich brachte man nach Brügge in das Lazarett. Meinen, deinen Greif, lieber Träger, brachte man ins Grab.

Der Dreizehnte

Nach fünf Wochen kam ich zur Staffel zurück nach Ghistelle.
Der dritte Kriegssommer ließ deutlich eine Verschlechterung unserer Lage erkennen. Die Flieger auf der Gegenseite erschienen zahlreicher und mit immer besseren Maschinen. Für Deutschland dauerte der Krieg schon zu lange. Deutschland war wie eine einzige, rings von Feinden belagerte Festung. Den Gegnern aber stand die ganze Welt offen.
An einem Tag im Hochsommer flog ich aufs Meer hinaus. Ich hatte kein Ziel im Auge, wollte mich nur ein wenig herumtreiben. In 4800 Meter Höhe und etwa 70 Kilometer seewärts hörte ich MG-Feuer hinter mir. Mich umblickend sah ich, daß vier Sopwiths mir folgten.
Für mich kam der Überfall dieser vier so plötzlich, daß ich zunächst einmal Gas wegnahm und im Sturzflug nach unten ging. Allein und auf hoher See es mit vier feindlichen Fliegern aufzunehmen, erschein mir wenig aussichtsreich.
Den anderen aber mochte ich als leichte, sichere Beute erscheinen. Sie verfolgten mich so lange, bis sie wohl annahmen, daß die rauhe See ihr Zerstörungswerk an mir vollenden werde. Doch nicht eine ihrer vielen Kugeln hatte mir ernstlichen Schaden zugefügt.
Dicht über das dunstige Wasser hinfliegend, entzog ich mich rasch der Sicht meiner Verfolger.
Da platzten Schrapnells um mich her. Jetzt wurde ich vom Meer aus beschossen.
Schnell wieder steigend, sah ich da unter mir ein Gewimmel von feindlichen Schiffen. Ich zählte nicht weniger als neununddreißig Monitoren, die vermutlich einen Angriff auf unsere Küste vorhatten.
Malaula! Schleunigst Meldung erstatten!
Aber wo war ich?
Wasser, Wasser so weit ich blickte.
Kompaß besaß ich keinen. Die Sonne hatte sich hinter Wolken versteckt.
Also los! Auf gut Glück!
Nach einer Weile bemerkte ich, daß ich im Kreis geflogen war, denn die Schiffe tauchten wieder in der Ferne auf. Der Inhalt des Benzintanks reichte nur noch für kurze Zeit. Dann konnte ich mir die Stelle aussuchen, an der ich im Meer versaufen wollte. Ich war kein Seemann, und wenn ich schon sterben mußte, dann lieber droben im Luftkampf! Malaula!
Meine Meldung von den Monitoren, die wenige Minuten nach meiner Landung von der Marine bestätigt wurde, brachte die Staffel auf die Beine. Da ich die Richtung im Kopf hatte, gelang es nach kurzem Flug, die feindlichen Schiffe wieder zu sichten. Aber sie fuhren bereits weit draußen auf dem Meer mit Volldampf der englischen Küste zu. Mit unseren Landmaschinen durften wir nicht über eine bestimmte Grenze hinaus seewärts fliegen. Darum kehrten wir um und flogen die Front ab. Mein Dreizehnter wäre fällig gewesen. Ich war frei von Aberglauben. Nicht die Zahl 13, auch kein Freitag hätten mich von einem Vorhaben abhalten können. An drei Freitagen und noch dazu zweimal am dreizehnten bin ich aus dem Lazarett wieder an die Front zurückgekehrt. Wenn ich auch nicht zur Kirche ging, fühlte ich mich doch mit Gott im Bunde und lebte im Vertrauen auf das Schicksal, das mir bestimmt war. Innerlich bereit sein für sein Schicksal, das war — so meinte ich — alles, was ein Mensch tun kann. Hatte er gewissenhaft seine Pflicht erfüllt, würde er ruhig sterben können.
In etwa 4000 Meter Höhe sah ich, wie eines unserer Beobachtungsflugzeuge von zwei feindlichen Fliegern angegriffen wurde. Knüppel an den Bauch! Malaula! Den bedrängten Kameraden zu Hilfe!
Die anderen von der Staffel waren nicht weniger aufmerksam gewesen. Wir trafen uns alle hier wieder und hätten den beiden Angreifern, die von ihrer übel zugerichteten Beute in letzter Minute ablassen mußten, voraussichtlich ein rasches Ende bereitet, wenn uns nicht ein grausiges, nie zuvor gesehenes Schauspiel in Bann gehalten hätte.

FORTSETZUNG FOLGT

Für unsere

Flugmotoren-Entwicklung

suchen wir für Tätigkeit im Konstruktionsbüro und auf dem Versuchsfeld

wissenschaftlich befähigten

Ingenieur oder Dipl.-Ingenieur

mit besonderer Veranlagung für Fragen der Festigkeit und Mechanik, speziell Dynamik. Allgemeine Konstruktionspraxis ist erwünscht, aber nicht Bedingung

Angebote mit Lebenslauf, Lichtbild, Zeugnisabschriften, Gehaltsansprüchen und frühestem Eintrittstermin erbeten unter Kennwort T. E. an

JUNKERS

FLUGZEUG - UND - MOTORENWERKE A.G.
MOTOREN BAU STAMMWERK DESSAU
ABTEILUNG MSD VERWALTUNG

Pigmentan Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

Tub. -.54 Dos. - 42 u. -.75, Flasch. -.85 u. 1.35

erhöhter Schutz durch: Ultra-Pigmentan. (i. Tuben -.85).

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Pl. 2. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. — Entered as second class matter April 14, 1939 at the post office at New York, N. Y., under the Act of March 3, 1879. (Sec. 523, P L and R.)

So sahen unsere Flieger Englands Küste

FORTSETZUNG VON SEITE 3

nunmehr selbst wieder den Oberbefehl über die englische Flotte übernahm. Die „Grand fleet" tat jedenfalls jetzt das einzig Richtige: sie verschwand! Deutsche Aufklärer, die ihr bis zum Eintritt der Dunkelheit auf den Fersen blieben, stellten eine ruckartige Kursänderung in Richtung auf Scapa Flow sowie das Fehlen der „Hood" und des Flugzeugträgers fest.

Der nächste Tag ergab daher zu unserer Enttäuschung das Bild einer gähnenden Leere in der gesamten Nordsee. Wir waren, diesmal im größeren Verband, zur bewaffneten Aufklärung in einem breiten Streifen bis zur schottischen Küste angesetzt.

Obgleich mehrere kleine Vorpostenschiffe überflogen wurden, scheint man mit der tatsächlichen Ankunft deutscher Kampfflugzeuge in Schottland nicht gerechnet zu haben. Erst als meine Kette am Ausgang des Firth of Forth auf einen englischen Kreuzer stieß und die erste Bombe gefallen war, setzte ein heftiges Abwehrfeuer von den Flakbatterien, insbesondere von der befestigten Isle of May, ein. Der aufgebrachte Kreuzer wehrte sich durch lebhaftes Feuer und versuchte, in hoher Fahrt unter einer Wolkendecke in Richtung auf Land zu entkommen. In dem Bestreben, möglichst rasch einen Hafen zu erreichen, scheint es der Schiffsführung entgangen zu sein, daß die Wolkendecke lückenhaft war. Es wäre klüger gewesen, langsam zu fahren oder gar zu stoppen, so aber erschien das Schiff immer wieder in unserem Blickfeld, wobei es freilich von uns weniger gesehen haben mag als wir von ihm. Um so größer wird die Verwunderung gewesen sein, als weitere Bomben fielen, von denen eine unmittelbar vor dem Bug und die nächste mitten auf dem Vorschiff einschlug. Zur Abwehr feuerte der Kreuzer, anscheinend ungezielt, durch die Wolkendecke. Besser lag das Abwehrfeuer der Landbatterien, die uns auch daran hinderten, den Schaden näher zu betrachten. Es war jedoch deutlich festzustellen, daß nur noch die Batterien des Achterdecks feuerten und daß das Schiff, offenbar mit äußerster Kraft, rückwärts fuhr.

Obgleich die Anflüge wegen der dauernden Behinderung der Sicht fast eine Stunde dauerten und unmittelbar unter Land stattfanden, erfolgte keine Jagdabwehr. Auch der Abflug blieb unbehelligt.

Die Meldungen der übrigen Flugzeuge, die ebenfalls sämtlich zum Heimathafen zurückkehrten, ergaben keinerlei Ergebnisse. Die englische Flotte blieb verschwunden. Vergeblich suchten unsere Aufklärer auch in den nächsten Tagen und Wochen den Gegner. Endlich gelang es, ihn weit außerhalb des Nordseeraumes an der Westküste Norwegens zu stellen.

Am 9. Oktober sah er plötzlich seine dort im hohen Norden sicher nichts Böses ahnenden Kriegsschiffe von einer großen Anzahl deutscher Kampfflugzeuge angegriffen. Der Gegner wehrte sich mit allen Mitteln. In richtiger Erkenntnis der bisher negativen Wirkung seiner Flakabwehr schritt er zu einem anderen Mittel: Alle dort vorhandenen Kreuzer und Zerstörer schossen bei Annäherung der deutschen Flugzeuge ein wildes, ungezieltes Feuer, das sich wie eine Wand vor den Angreifer stellte. Doch gehört schon mehr dazu, um einen Kampfverband, der nach langem, langem Anmarschweg endlich sein Ziel vor sich sieht, vom Angriff abzuhalten. Der Erfolg war einseitig — es wurden bei diesem Gefecht zwei Schiffe getroffen.

Die Tendenz der Engländer, sich weiteren Luftangriffen auszusetzen, muß als ausgesprochen lustlos bezeichnet werden. Außer kleinen und kleinsten Einheiten war auch in den nächsten Tagen nichts aufzutreiben. Erst am 16. Oktober wurden im Firth of Forth ein Schlachtschiff und einige Kreuzer festgestellt. Spätere Aufklärungsmeldungen ergaben, daß es sich um die „Repulse" handelte, die im Schutz einiger Kreuzer in das Trockendock von Rosyth geschleppt wurde. Einige gegen Mittag gestartete deutsche Kampfflugzeuge stellten die englischen Kreuzer an der Forthbrücke. Es gelang, der „Edinburg" einen schweren Treffer beizubringen — der „Southampton" dürften die unmittelbar neben ihrer Bordwand einschlagenden Bomben unangenehm gewesen sein, und auch der Zerstörer „Mohawk" mußte dran glauben. Im Gegensatz zu den vorherigen Angriffen setzte an diesem Tage eine lebhafte Jagdabwehr ein. Zwei der englischen Jäger wurden abgeschossen. Im Verlauf des Luftgefechts, das sich zum Teil direkt über der Stadt Edinburg abspielte, wurden allerdings auch zwei von unseren Flugzeugen so getroffen, daß sie notlanden mußten. In der Absicht, in Englands „sicherstem" Kriegshafen, Scapa Flow, noch aufzuräumen, was uns der Kapitänleutnant Prien übriggelassen hatte, wurde am nächsten Tage, dem 17. Oktober, ein Angriff auf die dort liegenden Kriegsschiffe durchgeführt. Es scheint jedoch, daß die Engländer aus dem vorhergegangenen U-Boot-Angriff bereits die Konsequenzen gezogen hatten — was noch in Scapa lag, war kaum eine Bombe wert. Doch wollte man den Flug doch nicht vergebens durchgeführt haben: die „Iron Duke", einst Englands stolzes Flaggschiff, wurde mit mehreren Treffern belegt. Diese fünf Kampfhandlungen haben bisher zwischen der deutschen Luftwaffe und der englischen Kriegsflotte stattgefunden. Es liegt nicht an uns, daß es nicht zu mehr und zu größeren Gefechten kam.

Die Luftüberlegenheit über der Nordsee war erkämpft. Schon die ersten Angriffe am 26. und 27. September, vor allem aber die nachfolgenden Unternehmungen, die in Ermangelung näherer Gegner außerhalb des Nordseeraumes oder in den englischen Liegeplätzen selbst stattfinden mußten, beweisen es; die unbestrittene Luftüberlegenheit über der Nordsee bedeutet gleichzeitig die Seeherrschaft in diesem Raume.

Eine Feststellung, die schon in kurzer Zeit ihre Bestätigung erfahren dürfte!

Sie meinen, das könne nicht sein? Man sähe doch die hübschen blau-weißen Blendax-Tuben in allen Schaufenstern?!
Trotzdem — — „unsichtbar" ist bei der Blendax-Zahnpasta ein großer Teil ihres Putzkörpers! Blendax hat ihn bis zur kolloidalen Form entwickelt, und das heißt: ein hoher Prozentsatz des Blendax-Putzkörpers ist so fein, daß seine Einzel-„Stäubchen" selbst im Mikroskop kaum erkennbar sind!

Für Sie bedeutet dieser verbesserte Putzkörper, der gleichzeitig eine vorteilhafte Verringerung der organischen Bindemittel (**Deutsches Reichspatent angemeldet**) gestattet, hohe Reinigungskraft bei größtmöglicher Schonung des Zahnschmelzes. Ansatz von Zahnstein aber wird in hohem Maße verhütet, wobei die Blendax-Wirkung in erster Linie auf unschädlichen physikalischen Vorgängen beruht und nicht auf chemischer Einwirkung.

39/302

Und deshalb – benutzen auch Sie **Blendax***

**wirksam gegen Ansatz von Zahnstein*

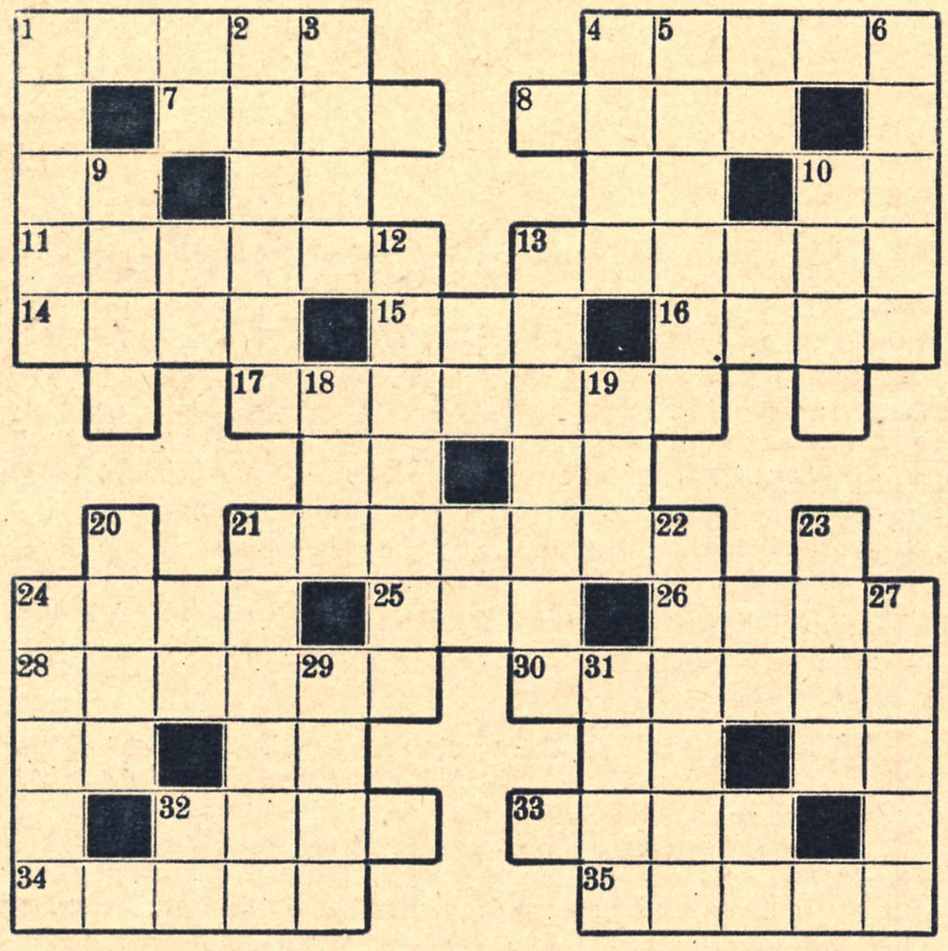
VON KEHLER & STELLING

SCHLAUCHBOOTE
—
RETTUNGS-SCHLAUCH-BOOTE FÜR SEE- UND LUFTFAHRZEUGE
—
SCHNELLBRÜCKEN
—
BALLONE UND WINDEN IN JEDER AUSFÜHRUNG
—
FALLSCHIRME IN JEDER GRÖSSE
ANSCHNALLGURTE

BERLIN-SCHMARGENDORF BERKAERSTR. 31 • 89 2378

DENKEN · RATEN · LÖSEN

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Hafenstadt an der Adria, 4 norwegischer Dichter, 7 geflochtener Behälter, 8 Brotgetreide, 11 Brettspiel, 13 afrikanische Wüste, 14 germanischer Gott, 15 Stimmlage, 16 musikalischer Begriff, 17 griechischer Sagenkönig, 21 Oper von Beethoven, 24 altisländische Erzählung, 25 Bund, 26 Reinigungsmittel, 28 Schlaginstrument, 30 Stadt in Spanisch-Marokko, 32 Stadt in Italien, 33 Fluß in Spanien, 34 Heidepflanze, 35 Gebirge in Amerika;

b) von oben nach unten: 1 winterliche Naturerscheinung, 2 deutscher Tondichter, 3 Titelheld einer Dichtung Hartmanns von Aue, 4 nordamerikanischer Bundesstaat, 5 deutscher Tondichter, 6 südasiatischer Staat, 9 Widerhall, 10 Laubbaum, 12 deutscher Tondichter, 13 Kaviarfisch, 18 Raubfisch, 19 Schweizer Kanton, 20 Nebenfluß des Rheins, 21 größerer gewerblicher Betrieb, 22 kirchliches Fest, 23 französischer Opernkomponist, 24 Teil des Bühnenwerkes, 27 männlicher Vorname, 29 Gestalt aus der Oper „Lohengrin", 31 italienische Mittelmeerinsel.

49002

Silbenrätsel

an — ark — auf — bal — be — bisch — char — dig — ei — ei — en — en — fin — fir — ga — gen — ha — im — in — ke — keit — ken — kus — li — li — lon — lot — luft — mar — mi — mond — nat — ne — nis — nis — no — not — not — pro — rei — ren — ri — schrei — ster — te — ter — ter — thal — thy — tis — tum — tur — wa — wen — zir

Aus vorstehenden 55 Silben sind 18 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Shakespeare ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Besitz, 2 ländlicher Nebenerwerbszweig, 3 zwingender Umstand, 4 Speisefett, 5 plötzliche laute Äußerung, 6 vom Winde abhängiges Fahrzeug, 7 Schauunternehmen, 8 Postsendung, 9 altes Seekriegsgerät, 10 Erziehungsanstalt, 11 Anstrichmittel, 12 Heilpflanze, 13 deutscher Vorkämpfer auf dem Gebiet der Flugtechnik, 14 Tonstück, 15 astronomisches Ereignis, 16 Polargebiet, 17 Frauengestalt aus dem Leben Goethes, 18 Würzpflanze.

50068

Warum benutzen viele *Rheila* seit Jahren?

Rheila ist sehr sparsam — man kann es wirklich dauernd anwenden! *Rheila* wirkt vorbeugend gegen Erkältungen — man ist viel besser geschützt und weniger anfällig! *Rheila* gehört in jedes Haus als Vorbeugungs- und Linderungsmittel bei Husten, Heiserkeit und Erkältungen. Beachten Sie: *Rheila* ist durch den Glycyrrhizingehalt doppelt wirksam, nehmen Sie stets

nur 2 *Rheila* mehrmals täglich . . .

In Apotheken und Drogerien nur Orig.-Pack. zu RM. 0.50 und 1.–

Wir suchen

Spitzendreher

und bieten ausbaufähige Stellung

Kurze Bewerbungen an die Personalstelle der

Focke-Wulf Flugzeugbau G. m. b. H.

BREMEN - Flughafen

Gegen Berufsangabe erhalten Sie

ohne Nachnahme mit 30 Tagen Ziel

Porto und Verpackung frei

den

Füllfederhalter „Gala 100"

Ohne Risiko

ist dieses Angebot für Sie, weil ich von der Qualität meiner Halter überzeugt bin. In der kurzen Einführungszeit erhielt ich viele begeisterte Anerkennungsschreiben. — In aller Ruhe können Sie den Halter in Ihrer Wohnung prüfen. Wenn Sie nur etwas daran auszusetzen haben, senden Sie denselben zurück. Eine Verpflichtung haben Sie nicht.

Die Vorteile:

1. Schaft, Kappe und **durchsichtiges Vorderteil** sind **unzerbrechlich.**
2. **Großer Tintenraum,** wobei der Tintenvorrat ständig zu sehen ist.
3. Einfaches Füllen durch Vor- und Rückschrauben des Saugkolbens.
4. Große Feder mit **Iridiumspitze,** die Sie in jahrelangem Gebrauch nicht abschreiben können.

Der „Gala 100" kostet **3,85** RM

In vier verschiedenen Farben wird derselbe hergestellt: Schwarz, grünperl, blauperl und braunperl. Die Feder ist in folgenden verschiedenen Spitzen lieferbar: **extrafein, fein, mittel, breit und schräg.** Eine Postkarte genügt. Geben Sie bitte die Farbe und Federspitze an.

Wollen Sie weniger ausgeben?

Auch dann habe ich für Sie das Richtige. Der „Gala 33" kostet nur **2,65** RM In den gleichen Farben und Federspitzen, jedoch in etwas geringerer Qualität. Ich liefere den „Gala 33" zu den gleichen Bedingungen.

Auf Wunsch auch spesenfreie Nachnahme

G. Sasse · Essen · Schließfach 754/15

Für RM 1.75 monatlich

erhalten Sie als Abonnent der Buchgemeinde jährlich **12 prächtige Monatshefte** mit fesselnden Romanen und interessanten Bildberichten sowie **7 wertvolle Bücher** berühmter und beliebter Schriftsteller (z. B. Bloem, Burg, Frenssen, Ganghofer, Heer, Speckmann, Lagerlöf, Renker, Schröer, Undset) in Lederrücken und Goldprägung

Eine Bücherei von bleibendem Wert!

Völlig freie Auswahl a. 230 Bänd. d. mod. Schrifttums u. d. Weltliterat. **BESTELLSCHEIN** *an die Buchgemeinde, Berlin SW 68, Oranienstraße 100, Ecke Lindenstr.* für ein **Probeabonnement** a. ½ Jahr. Die 6 Monatssend. erwarte ich u. Nachn. v. RM 1.75 zuzügl. Porto

Name: .....

Beruf: .....

Wohnung: ....., A."

Porzellane Bestecke

nur Qualitätsware

12 Monatsraten. Katalog frei

Breidenbach

KÖLN 131b Brückenstr.

Stukas schützen Transporter

Von einem Stukaflieger

R-r-r-r, Telephon! Es ist Mittag, wir sitzen irgendwo in Polen auf dem Gefechtsstand der Gruppe, leicht verärgert, daß wir heute noch keinen Startbefehl bekamen. Seit dem frühen Morgen hocken wir hier zusammen, rauchen, debattieren und — warten — warten auf den Angriffsbefehl. Sonst haben wir um diese Tageszeit schon einen oder mehrere Feindflüge hinter uns, und heute —?

Einer nimmt den Hörer ab, die anderen beobachten gespannt seine Gesichtszüge. Schon nach wenigen Sekunden können wir mit Befriedigung feststellen, daß irgend etwas los ist. Unser Kamerad führt wahre Tänze am Fernsprecher auf und versucht, uns mit Armen und Beinen durch Zeichen davon in Kenntnis zu setzen, daß irgend etwas vorliegt. Der Hörer fliegt auf die Gabel.

Mit großem Hallo hören wir unseren Auftrag: Eine deutsche Infanterieeinheit ist südlich Modlin durch verzweifelt zurückflutende polnische Truppen im Norden, Westen und Süden stark bedrängt, vom Nachschub abgeriegelt und kämpft in einem Waldstück gegen eine mehrfache Übermacht, die die Deutschen zu überrennen sucht.

In zehn Minuten starten von hier zwei Transportmaschinen, um den Truppen Munition abzuwerfen. Wir haben mit drei Maschinen den Jagdschutz zu übernehmen und gleichzeitig den Gegner mit Bomben und MG-Beschuß durcheinander zu bringen. Kurze Besprechung an der Karte, dann geht's zum Platz. So schnell waren wir selten in den Maschinen.

Bei sehr niedriger Wolkenhöhe nähern wir uns dem Ziel. Neben uns fliegen die schweren Transporter dicht über den Baumspitzen dahin.

Am Ziel ist starker Dunst, die Wolken sind teilweise nur dreißig Meter über dem Walde. Meine beiden Kameraden beginnen sofort in laufenden Tiefangriffen durch Abwurf von Bomben und MG-Beschuß den Gegner in Aufregung zu bringen und abzulenken, während ich mich hinter die Transporter klemme, um den Abwurf zu beobachten. Unsere Erdtruppen haben mit weißen Tüchern die Abwurfstelle gekennzeichnet und geben uns durch Leuchtmunition Zeichen.

Mit gedrosselten Motoren fliegt die erste Transportmaschine tief am Boden das Ziel an und wirft die Munitionskisten ab. Fabelhaft! In lückenloser Reihenfolge fliegt Kiste auf Kiste auf den bezeichneten Platz. Auch die zweite Maschine führt den Abwurf mit anerkennenswerter Genauigkeit durch.

Während unsere Kameraden auf der Erde sich auf die Munition stürzen, kurven die Transporter zum zweiten Anflug ein. Mit starkem Gewehr- und MG-Feuer versuchen die Polen, ihrem Ärger über den gelungenen Abwurf Luft zu machen. Mir persönlich angenehm, denn das Mündungsfeuer verrät ihren Standort, und ich habe ja bis zum nächsten Anflug der Transporter Zeit, mich etwas mit ihnen zu beschäftigen.

Da tauchen die beiden schweren Vögel auch schon wieder aus dem Dreck. Wieder dasselbe Bild. Trotz erheblicher feindlicher Bodenabwehr, die ihnen, wie wir später feststellten, zahlreiche Treffer beibrachten, fliegen sie ruhig tief am Boden an und führen den Abwurf mit erstaunlicher Sicherheit durch. In Richtung Heimat verschwinden die beiden erfolgreichen Transporter dann im Dunst, während ich mich bemühe, ein paar „Eier" auf polnischer Seite zu landen.

Plötzlich gibt mir einer meiner Kameraden, mit denen ich dauernd durch das Funksprechgerät in Verbindung stehe, durch, er habe Motortreffer und versuche jetzt, über die mit Polen gespickten Wälder heimwärts deutsches Gebiet zu erreichen. Verfluchte Schweinerei! Am liebsten möchte ich den polnischen Schützen noch eins auf den Deckel geben.

Doch jetzt muß erst der Kamerad gesucht werden, um ihm gegebenenfalls beistehen zu können. Vor mir tauchen aus dem Dreck die Umrisse einer Maschine, die sich mit stark qualmendem Motor dicht über den Waldspitzen dahinquält. Ich hänge mich daneben. Mein Kamerad grinst mich an und gibt das bekannte Zeichen: „So'n Bart!" Nach ein paar Minuten banger Ungewißheit über den mit polnischen Truppenteilen verseuchten Wäldern. Dann erkennen wir deutsche Soldaten. Geschafft! Mit knapper Mühe erreicht er einen halbwegs geeigneten Acker, kurvt ein und setzt auf, während sein Propeller nach einigen Umdrehungen stehen bleibt. Ich fliege die Gegend ab, entdecke in einem nahen Gehöft deutsche Soldaten und fliege heim.

Ein paar Stunden später sind wir mit dem Wagen mit den Soldaten unseres Bodenpersonals zur Instandsetzung der Maschine unterwegs und können am Ziel den arg zerschossenen Vogel meines Kameraden bestaunen.

Eilstart zum Feindflug

Eins der mehr als hundert Bilder aus „Schlag auf Schlag" — dem großen Tatsachenbericht über den Einsatz der deutschen Luftwaffe im Polenfeldzug

Aufnahme Archiv

„Schlag auf Schlag"

Die deutsche Luftwaffe in Polen

Schon am 1. September meldete der Kriegsbericht des OKW die Zerstörung zahlreicher polnischer Flugplätze durch die deutsche Luftwaffe. Damals griffen wir alle zum Atlas und stellten mit Staunen und Bewunderung fest, wie weit ins Innere Polens die deutschen Geschwader ihren ersten Angriff vorgetragen hatten. Die stolze Zuversicht, mit der das ganze Volk die junge Luftwaffe in ihrem kraftvollen Wachsen verfolgt hatte, fand bereits am ersten Tage des deutschen Abwehrkampfes in überwältigendem Ausmaße ihre Bestätigung; wie furchtbar aber die Schläge waren, die die deutschen Flieger gegen den Feind geführt hatten, wurde allen erst ein paar Tage später klar, mit der Tatsache nämlich, daß die deutschen Luftflotten den polnischen Luftraum völlig beherrschten. Das alles liegt nun schon wieder weit zurück, und war doch eben noch härteste und stolze Wirklichkeit. Da kommt zur rechten Zeit ein Tatsachenbericht über die deutsche Luftwaffe in Polen. Er führt den treffenden Titel „Schlag auf Schlag" und wurde herausgegeben von dem Major im Luftfahrtministerium Dr. H. Eichelbaum (Band 1 der Adler-Bücherei, Wehrmacht-Presse-Verlag Reif & Co., Berlin. Preis broschiert 1,—, gebunden 1,50 RM). In Bild und Wort zieht noch einmal das große Geschehen an uns vorüber. Männer, die selbst in den Kampfflugzeugen und Stukas gesessen haben, schildern aus unmittelbarem Erleben heraus den Angriff gegen den Feind. Aufnahmen von überraschender Klarheit zeigen das Vernichtungswerk der deutschen Bomben. Zeichnungen von packender Dramatik illustrieren die Berichte über hervorragende Einzelleistungen. So ist ein prachtvolles Fliegerbuch entstanden, zu dem jeder greifen sollte, der sein Gedächtnis wieder auffrischen und sich eine bleibende Erinnerung an die Feuerprobe unserer Luftwaffe im polnischen Feldzug schaffen will. Für die Jugend insbesondere ist es das ideale Weihnachtsgeschenk. Und alle, jung und alt, werden ihre Freude haben an der soldatischen Frische dieses umfassenden Wort- und Bildberichts.

Herbert Scharkowski

Für Front und Heimat, jung und alt!
Weihnachtsvorschläge für ADLER-Leser

1. „Schlag auf Schlag"
Die deutsche Luftwaffe in Polen
Ein Tatsachenbericht in Bild und Wort vom Feldzug der 18 Tage, herausgegeben von Dr. H. Eichelbaum, Major im Reichsluftfahrtministerium. 128 Seiten, 160 Bilder. Kartoniert
Durch Feldpost portofrei
RM 1.—

2. Das gleiche Werk in geschmackvollem festen Einband ..... **RM 1.50**
Feldpostporto 20 Pfennig

3. Ein Jahresabonnement für den Jahrgang 1940 des ADLER einschl. Zustellgebühr
Geschmackvolle Geschenkgutscheine werden auf Wunsch auch an den Beschenkten gesandt **RM 5.75**

4. Der erste Jahrgang 1939 des ADLER
in prächtigem blau-silbernen Einband, ein Dokument von bleibendem Wert. Einschließlich Verpackung und Porto ..... **RM 9.50**
Der Jahresband wird bei rechtzeitiger Bestellung noch vor dem Weihnachtsfest versandt

Bestellen Sie bitte diese schönen Weihnachtsgeschenke rechtzeitig. Der Einfachheit halber erbitten wir Voreinsendung des Betrages auf Postscheckkonto Berlin Nr. 3111; andernfalls erfolgt die Zusendung unter Nachnahme. Bestellungen sind zu richten an den

ADLER, Berlin SW, Zimmerstr. 35-41

Sie tragen das Eiserne Kreuz 1939

Der „Adler“ veröffentlichte in der vorigen Nummer die ersten Bilder von Angehörigen der Luftwaffe, die sich im Kampfe besonders hervorgetan haben und vom Führer und Obersten Befehlshaber der Wehrmacht mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse von 1939 ausgezeichnet wurden. Wir setzen die Reihe dieser Bilder fort

Generalmajor Frhr. von Richthofen
der letzte Befehlshaber der Legion Condor in Spanien

Hauptmann Falck

Hauptmann Ettling

Oberleutnant Meffert

Oberfeldwebel Waldhausen

Unteroffizier Wunsch

Unteroffizier Lehmann

Oberleutnant Eckerle

Major Dinort

Unten

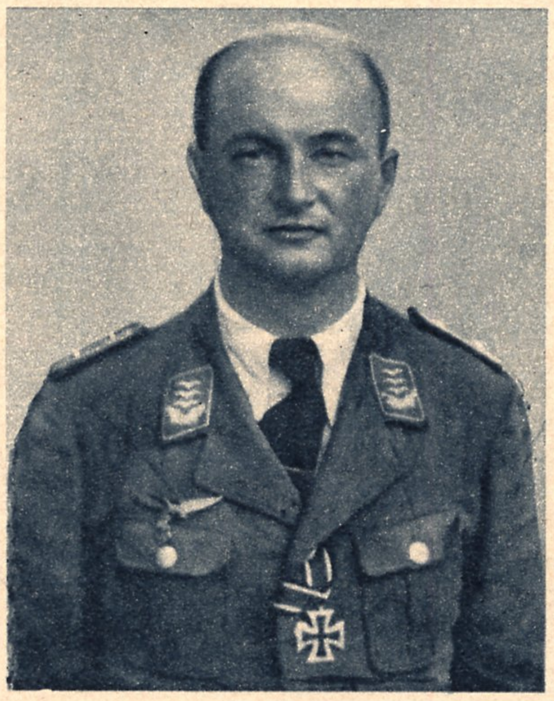
Hauptmann Sigel

Oberstleutnant Schwarzkopff

Unten

Oberleutnant von Dremming

Aufn. Archiv RLM (14)



Hauptmann Pape

Oberleutnant Peltz